

## **Protokoll der Kernarbeitsgruppensitzung am 15.06.2009**

Ort: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Raum B 201

Beginn: 17:30 Uhr

Anwesende:

*Christine Beine* (Handelskammer)  
*Helmut Biljes* (Verein Kirchdorfer Eigenheimer)  
*Markus Birzer* (Politik- und Unternehmensberatung Markus Birzer)  
*Rainer Böhrnsen* (Runder Tisch Moorburg)  
*Johannes Bouchain* (Superurban PR)  
*Wolfgang Denien* (igs Hamburg 2013 GmbH)  
*Ralph-Dieter Fischer* (CDU-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg)  
*Klaus Franke* (BSU, Amt für Verkehr und Straßenwesen)  
*Martin Friewald* (BSU, Amt für Verkehr und Straßenwesen, Amtsleiter)  
*Jasmin Garlipp* (SGM Am Radeland e.V., BI Lärm macht krank)  
*Melike Günzel* (DB Netz AG)  
*Anja Hajduk* (Senatorin, Behördenleitung BSU)  
*Metin Hakverdi* (SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte)  
*Olaf Harms* (DIE LINKE-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte)  
*Arne Heitmann* (HPA)  
*Uli Hellweg* (IBA Hamburg 2013 GmbH)  
*Carola Hoffenreich* (BSU, stellv. Leiterin Projektgruppe „Sprung über die Elbe“)  
*Dirk Holm* (Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.)  
*Andreas Kellner* (BSU, Leiter Projektgruppe „Sprung über die Elbe“)  
*Britha Krause* (Bezirksamt Hamburg-Mitte)  
*Hans-Christian Lied* (IBA Hamburg 2013 GmbH)  
*Klaus Lübberstedt* (DIE LINKE-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg)  
*Hans-Jürgen Maass* (IBA/igs-Beteiligungsgremium)  
*Torsten Meinberg* (Bezirksamt Hamburg-Harburg)  
*Norbert Nähr* (Superurban PR)  
*Michael Osterburg* (GAL-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte)  
*Bernd Rothe* (DEGES)  
*Michael Rothschuh* (Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.)  
*Sören Schinkel* (Ständiger Gesprächskreis Moorburg)  
*Thorsten Schulz* (Bezirksamt Hamburg-Mitte)  
*Astrid Stichnoth* (Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.)  
*Karsten Vollrath* (BSU, Parlamentsreferent)  
*Immo von Eitzen* (FDP-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg)  
*Renate Weber* (Engagierte aus Wilhelmsburg)  
*Heinz Weber* (Engagierter aus Wilhelmsburg)  
*Michael Weinreich* (Beirat für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg)  
*Frank Wiesner* (SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg)

Moderation: Markus Birzer

Protokoll: Johannes Bouchain

17:35 Uhr Eröffnung

Frau Senatorin Hajduk begrüßt die Anwesenden und entschuldigt die kurzfristige Einladung. Sie freut sich über den großen Kreis der Teilnehmer. Anschließend weist sie auf die Wichtigkeit der externen Leitung und Moderation des Prozesses und die damit verbundene Möglichkeit hin, unterschiedliche Blickwinkel von außen selbständig zu bewerten. Eine externe Leitung sei zudem notwendig, da in diesem Verfahren konflikthafte Interessen berührt sind. Herr Birzer werde während des Prozesses als Ansprechpartner zur Verfügung stehen.

Sie betont, dass es sich um ein sehr anspruchsvolles Verfahren handelt und dass die Diskussion um die betreffenden Verkehrsprojekte eine lange Vorgeschichte hat. Initiativen zur Hafenuferspange [Anm. JB: im Folgenden als „HQS“ abgekürzt] bestehen schon seit mehr als 20 Jahren und auch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße [Anm. JB: im Folgenden als „B4/75“ abgekürzt] nach Osten an die Bahntrasse hat schon eine mehrjährige Vorgeschichte. Sie erläutert, dass es sich hier um komplexe Verfahren mit hohem finanziellen Mitteleinsatz und hoher persönlicher Betroffenheit handelt.

Anschließend macht Frau Hajduk auf den weiten Kreis der Teilnehmer dieser Runde und die unterschiedlichen Blickwinkel am Tisch aufmerksam. Anwesend sind Vertreter und Experten aus Verwaltung, Politik und Wirtschaft, Initiativen und Bürgervereinen, -initiativen und -organisationen. Sie merkt an, dass der Teilnehmerkreis ggf. noch erweitert wird und weist darauf hin, dass Herr Birzer Verfahrensfragen im Laufe der Sitzung klären wird.

Sie wünscht sich, dass die Qualität der Lösungen und Planungen durch den Prozess erhöht wird und betont, dass eine Kompromissfindung sehr wichtig ist. Bei diesem Verfahren handle es sich um einen sinnvollen Informationsaustausch, bei dem der Gestaltungswille der Beteiligten wichtig sei. Alle Beteiligten sollen sich einbringen können.

Abschließend weist sie auf die Wichtigkeit des gegenseitigen Vertrauens in diesem Verfahren hin.

Herr Birzer begrüßt die Anwesenden und weist darauf hin, dass es sich um einen schwierigen Prozess handelt und dass er in diesem Zusammenhang schon eine Reihe von Vorgesprächen geführt hat. Er freut sich über die Aufgabe als Moderator in diesem Verfahren. Anschließend macht er einige Angaben zu seiner Person: Seit 1993 arbeitet er als freiberuflicher Politik- und Unternehmensberater. Als Beispiele für von ihm betreute Verfahren nennt er u.a. die Messeerweiterung in Hamburg und das Beteiligungsverfahren Billstedt-Horn.

Herr Nähr stellt sich als Partner des Büros Superurban PR vor, das seit sieben Jahren auf dem Feld der Öffentlichkeitsarbeit im Bereich Stadtplanung arbeitet und dieses Verfahren zusammen mit Herrn Birzer begleitet. Anschließend stellt er kurz Herrn Bouchain als Mitarbeiter des Büros in diesem Projekt vor.

Herr Birzer gibt daraufhin einige Hinweise zu seiner Rolle. Er verstehe sich als „Hebamme von guten Gedanken“. Ihm obliege die Koordination des Prozesses und er sei Gesprächsleiter, Moderator, Koordinator und Projektleiter. Er habe aber auch eine Rolle als Zuhörender, u. a. bei Einzelgesprächen mit den Beteiligten. Er möchte zum Interessenausgleich beitragen, für eine gute Gesprächskultur sorgen und darauf achten,

dass die Beteiligten einander zuhören, aufeinander eingehen und gemeinsam zu einem guten Ergebnis kommen. Die Teilnehmer bestimmen dabei die Ergebnisse des Verfahrens.

Vertrauen, Offenheit, und Mitgestaltung seien in diesem Prozess sehr wichtig.

Anschließend stellt er den Ablaufplan der Sitzung vor: Nach der Einführung wird eine Vorstellungsrunde erfolgen, dann werden der aktuelle Stand der Planungen und im Anschluss der inhaltliche Ablauf des Verfahrens erläutert werden. Es folgen ein großer Block für Statements aus der Runde und Verabredungen für das weitere Procedere.

Dann erläutert Herr Birzer den methodischen Ablauf des Verfahrens insgesamt: Es sind sechs Sitzungen der Kernarbeitsgruppe [Anm. JB: im Folgenden als „KAG“ abgekürzt] vorgesehen. Diese Gruppe sollte für eine gute Diskussionsmöglichkeit nicht mehr als ca. 25-30 Teilnehmer umfassen. Die KAG ist das wichtigste Diskussionsgremium in diesem Prozess.

Es wird zwei öffentliche Veranstaltungen geben: eine Informationsveranstaltung und einen Workshop. Zu letzterem könnten mehr Bürgerinnen und Bürger (cirka 80-100) eingebunden werden. Zudem wird ein begleitender Internetauftritt aufgebaut, in dem alle für den Prozess notwendigen Materialien und Informationen öffentlich zur Verfügung gestellt werden.

Es folgt eine kurze Erläuterung zum Kontrakt, der für das Ende des Prozesses vorgesehen ist: Dies sei kein justiziables Vertrag. Es sollen darin vielmehr die Diskussionsergebnisse festgehalten werden, wobei es ggf. auch einen „Konsens im Dissens“ geben wird. Ein entsprechendes Papier wurde z.B. beim Beteiligungsprozess zur Messeerweiterung Hamburg ausgearbeitet. Es handele sich um ein „Produkt der Selbstbindung“.

Anschließend weist Herr Birzer darauf hin, dass die nächsten Termine in Wilhelmsburg/Harburg stattfinden werden und dass dann neben der Diskussion in großer Runde auch eine Unterteilung in kleinere Arbeitsgruppen denkbar ist. Die KAG-Sitzungen sollen jeweils drei Stunden dauern. Der öffentliche Workshop ist als Tagesworkshop von 10:00-17:00 Uhr geplant.

Vorstellungsrunde: Anschließend stellen sich die Teilnehmenden der Sitzung kurz mit Namen und Institution/Interessengruppe vor.

Herr Birzer sagt, dass es viele Anrufe bzgl. eines Interesses einer Teilnahme gab, dass die Gruppe jedoch auf 25-30 Teilnehmer begrenzt werden musste. Die KAG sei zudem kein Entscheidungs- sondern ein Beratungsgremium. Hier müssen die Argumente auf den Tisch kommen. Es sei daher nicht entscheidend, von wie vielen Menschen das Argument benannt werde. Die Argumente können dann im öffentlichen Workshop ergänzt und von einer größeren Runde beurteilt werden.

Herr Rothe von der DEGES präsentiert anschließend den aktuellen Stand der Planungen zur B4/75 und zur HQS. [Anm. JB: Die Präsentationsfolien werden im Internet zur Verfügung gestellt.]

Herr Böhrnsen fragt nach einer dunkelgrünen Linie, die auf der Karte der DEGES im Bereich des Spülfeldes in Moorburg östlich der A7 eingetragen ist.

Herr Rothe sagt, diese Linie habe aus seiner Sicht keine besondere Bedeutung im Zusammenhang mit der Planung der HQS, sie wurde aus Stadtkarte der FHH übernommen. Man werde jedoch prüfen, worum es sich bei dieser Linie handelt.

Herr Franke weist im Anschluss auf das gleichzeitige Interesse des Schienenausbaus parallel zu den Straßenplanungen in Wilhelmsburg bzw. im Süderelberaum hin. Der Hamburger Hafen sei ein „Schienenhafen“, nicht nur Straßenausbau werde untersucht.

Anschließend erläutert er das Verkehrskonzept Wilhelmsburg [Anm. JB: die entsprechenden Folien werden zusammen mit der Präsentation von Herrn Rothe im Internet zur Verfügung gestellt].

Herr Birzer bedankt sich für die Vorträge.

Herr Hakverdi merkt an, dass die Darstellung der geplanten Trassen auf den Karten immer maßstabsgetreu in der tatsächlichen Breite erfolgen sollte. Eine Darstellung als dünne Linie sei irreführend, da sie nicht die tatsächliche Flächenbeanspruchung der zukünftigen Straßen widerspiegelt.

Zudem macht er eine Anmerkung zu den Lärmkarten/Lärmmessungen: Er weist auf die qualitativen Unterschiede des Lärms von Schiene und Straße hin. Bei der Bahn nimmt man einzelne Lärmpegelstände wahr. Viele Wohngebiete liegen direkt an der Bahn und sind von den Planungen der B4/B75 direkt betroffen. Es sollten für die Lärmkarten keine Durchschnittswerte herangezogen sondern unterschiedliche Fälle angenommen werden, z.B. drei unterschiedliche Szenarien mit und ohne Bahn.

Herr Birzer weist auf notwendige Kürze der Anmerkungen hin. Die Statements sollen erst später erfolgen. Er stellt einen Themenvorschlag für die folgenden Sitzungen vor: in der nächsten Sitzung soll die B4/75 thematisiert werden, bei der übernächsten Sitzung steht das Gesamtkonzept im Mittelpunkt, in den drei darauffolgenden Sitzungen wird die HQS diskutiert, wobei in der letzten Sitzung zusätzlich der Kontrakt ausgearbeitet werden soll. Für den Workshop gibt es bislang noch keine thematischen Vorgaben, diese sollte bis zum dritten Kernarbeitsgruppen-Treffen am 31.08. erfolgen.

Frau Senatorin Hajduk ergänzt, dass es sinnvoll ist, das Thema B4/75 im Juli zu erörtern. Die Gespräche mit dem Bund zur Mitfinanzierungsvereinbarung sind weit fortgeschritten. Bei der Wilhelmsburger Reichsstraße besteht zudem größerer Druck mit Bezug auf die Zeitschiene bis 2013.

Herr Birzer weist auf das Live-Protokoll hin und erneuert seine Bitte um kurze Statements.

Herr Penner äußert eine Verständnisfrage hinsichtlich der Wechselwirkung mit den Bahnplanungen. Er fragt, ob diese auch hier diskutiert werden sollen.

Herr Rothe stellt fest, dass es während der Projektbearbeitung eine intensive Abstimmung mit der HPA gab und geben wird.

Herr Franke ergänzt, dass der Sachstand zu den Bahnplanungen in der Kernarbeitsgruppe vermittelt werden soll.

Herr Wiesner fragt in Bezug auf die B4/75, wo nach der geplanten Verlegung der Anschlussstelle von Wilhelmsburg Mitte an die Rotenhäuser Straße der Verkehr künftig bleiben bzw. fließen wird.

Herr Franke antwortet, dass die „Abbildung“ von Nebenverkehren ungenauer ist. Bezüglich der kleinräumigen Verkehrsumlegungen wird noch „nachjustiert“, im Zweifelsfall soll es auch Durchfahrtsverbote geben. Dies wird im kommenden Jahr über Verkehrsmodelle untersucht.

Herr Wiesner fragt zur Nordvariante der HQS, ob bei dieser Trassenvariante insgesamt 20.000 Fahrten mehr entstehen und stellt bezüglich der Südvariante auch die Frage nach dem zusätzlichen Verkehr. Die genannten Belastungszahlen zur HQS erscheinen ihm zu hoch.

Herr Franke erläutert, dass es sich dabei um ausgewählte Zahlen handle und dass diese daher nicht als Grundlage für eine Kalkulation der Veränderung der Verkehrsbelastung im Planungsraum insgesamt gelten können.

Herr von Eitzen schließt sich Herrn Wiesner an

Herr Rothschuh fordert, dass nicht zum wiederholten Male lediglich Powerpointpräsentationen in einer Mischung von Infotainment und Werbung vorgetragen werden, sondern präzise Informationen beispielsweise mit den Quellen von Prognosen und Aussagen auf den Tisch gelegt werden. Diese Vorträge enthielten eine Vielzahl von Widersprüchen und unbelegten Aussagen. Als „kleines“ Beispiel führt er an: Bei den Kosten der Nordtrasse wird darauf hingewiesen, dass die Köhlbrandbrücke u.a. wegen ihrer zu geringen Höhe auf mittlere Sicht keinen Bestand haben könne, was die Kosten erheblich in die Höhe treibe. Bei der Südtrasse aber wird ein solcher angeblich notwendiger Neubau mit vielleicht 300 Mio. Euro bei der Kostenberechnung der Trassenvarianten nicht berücksichtigt, so dass man das erwünschte Ergebnis, die Südtrasse sei erheblich billiger, erhalte.

Zudem wendet er sich direkt an Frau Hajduk, im Hinblick darauf, dass sie am kommenden Sonntag, der unter dem Motto „Mobil ohne Auto“ steht, ihre Ziele einer nachhaltigen Verkehrspolitik nenne werde: Verhinderung der Zersiedlung, besserer ÖPNV, weniger Autos in der inneren Stadt, weniger CO<sub>2</sub>, stattdessen mehr Fahrräder und ÖPNV. Er betont, dass sie selbst schon davon ausginge, ihre eigene Politik könne keinen Erfolg haben, wenn sie die HQS auf der Grundlage der in den Präsentationen für 2025 prognostizierten erheblich erhöhten Verkehrsstärken befürworte. Denn diese Prognosen würden gerade eine Steigerung der KfZ-Dichte, zunehmende Zersiedlung, weniger Fahrradverkehr, mehr PKW im Verhältnis zum ÖPNV usw. voraussetzen. (Quellennachtrag durch Herrn Rothschuh: vgl.

die der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde liegende „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen“ 2025 FE-Nr. 96.0857/2005 - Kurzfassung - München/Freiburg, 14.11.2007, [http://www.bmvbs.de/Anlage/original\\_1024631/Verkehrsprognose-2025-Kurzfassung.pdf](http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1024631/Verkehrsprognose-2025-Kurzfassung.pdf) ).

Zudem dürfe das Beteiligungsverfahren nicht unter Zeitdruck erfolgen. Erst müssten die Verkehrssituation und die unterschiedlichen Handlungsoptionen – auch mit externem Sachverstand – untersucht werden, erst dann könne entschieden werden. Stattdessen soll bei der bis jetzt vorliegenden Planung des Verfahrens offenbar zuerst über die Großprojekte entschieden werden, und danach solle die Verkehrssituation untersucht und ein Gesamtverkehrskonzept erstellt werden.

Herr Rothschuh verteilt ein Arbeitspapier, und gibt es zu Protokoll.

Herr Böhrnsen merkt an, dass es ja einen Kontrakt zum Ende des Verfahrens geben soll und fragt wie ergebnisoffen das Verfahren wirklich ist.

Herr Birzer antwortet, dass im Kontrakt festgehalten wird, was in der Kernarbeitsgruppe besprochen wurde.

Herr Böhrnsen fragt, welchen Status Moorburg bei den Verkehrsplanungen habe. Nach der aktuellen Hafenentwicklungsplanung genieße Moorburg verminderten Schutz. Der Aspekt der Sozialverträglichkeit werde nur auf Wilhelmsburg bezogen. Er fragt, was genau die Gründe dafür seien, dass die Variante der südlichen Umgehung um Moorburg herum favorisiert wurde.

Herr Rothe erläutert, dass die Tunnelvariante die verträglichste Lösung für Moorburg ist. Diese sei aber nicht finanzierbar. Bei der Südumfahrung von Moorburg sind größere Abstände zur Bebauung gegeben und es ist die Perspektive der Hafenerweiterung auch künftig gewährleistet.

Herr Böhrnsen fragt, warum die Anschlussstelle HH-Moorburg in der Planung verlegt worden sei. Dies werde enorme Auswirkungen auf den Ort Moorburg haben. Die neue Anschlussstelle werde viel Verkehr auf die Trasse lenken. Er möchte wissen, ob die neue Anschlussstelle als „Rechtfertigung“ der Südvariante geplant worden sei.

Herr Rothe erklärt, dass eine Verlegung der Anschlussstelle Moorburg positive Effekte u.a. auf den Fürstenmoordeich haben wird. Die Verlegung sei zudem notwendig, wegen des zu kurzen Abstandes der bestehenden Anschlussstelle Moorburg an der A7 zum geplanten Autobahnkreuz Süderelbe.

Frau Senatorin Hajduk ergänzt, dass die DEGES keinen Auftrag hat, sich mit dem Thema Hafenerweiterung zu befassen.

Herr Böhrnsen wirft ein, dass für die Moorburger die Hafenentwicklungsplanung und die HQS zusammen gehören.

Er weist darauf hin, dass die HQS auch schon zusammen mit geplanten Hafenbecken in Moorburg dargestellt wurde. Die HPA verteilte zurzeit Flyer in denen steht, dass in Moorburg künftig eher mit Logistik-Firmen zu rechnen ist.

Herr Fischer äußert seine Bedenken zu der Aussage der DEGES, dass der Verkehr an der Anschlussstelle Rotenhäuser Straße kein Problem ist. Dies sei ein Problem je dichter man an die Georg-Wilhelm-Straße heran kommt, da hier auch gewohnt wird. Es ist ein Ausgleich der Interessen notwendig. Die Diskussion darüber ist ein guter Ansatz. Die Be- und Entlastungen durch die Verkehrsprojekte müssen aber gleichmäßig verteilt werden. Man könne nicht wie die DEGES sagen: „Wir machen einen Tunnel an der Kornweide und eine Hochbrücke in Moorburg“, da dort auch viele Menschen wohnen.

Er weist darauf hin, dass Moorburg durch die A26 und den Trassenverlauf der HQS belastet wird und fragt, warum es keinen Tunnel für Moorburg gibt und wie viele Menschen hier genau betroffen sind. Es werde mit der neuen Anschlussstelle so sein, dass 60.000 Menschen im Süderelberaum keinen Autobahn-Anschluss haben werden und Umwege über Waltershof oder Heimfeld fahren müssen. Auch die stark belastete Kreuzung am Krankenhaus Mariahilf ist ein Problem. Die Frage der Anschlussstelle ist ein wichtiger Entscheidungspunkt.

Herr Harms äußert sich skeptisch zum Verfahren. Er hofft, dass der Prozess ergebnisoffen ist und dass es sich hier nicht um ein „Feigenblatt“ handelt. Er sei in der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte gegen die Verlegung der B4/75 gewesen. Es gehe hier um Stadtentwicklung. Was entschieden wird, bindet die Stadtentwicklung für die nächsten 30 bis 40 Jahre. Er fragt, inwieweit eine Untersuchung zur Verlegung der B4/75 auf HPA-Gelände stattgefunden hat.

Die B4/75 könnte zur Bundesautobahn herauf gestuft werden. Dann liegt die Frage der Anschlussstellen an der HQS und der B4/75 beim Bund und nicht mehr in Händen der Stadt. Das ist eine große Gefahr.

Er fragt, wer der Herr des Verfahrens beim Lärmschutz ist. Dieser hätte in Wilhelmsburg schon längst realisiert werden sollen. Es wird nur für die Straße Lärmschutz geben. Er betont, dass für die Bürgerbeteiligung insgesamt mehr Informationen zu den Planungen und auch die Basis für die Gutachten nötig sind.

Frau Garlipp fordert, dass die Behörde ihrer Informationspflicht nachkommt. Alle Planungs- und Lärmschutzunterlagen müssen zur Verfügung gestellt werden.

Herr Weinreich merkt an, dass er aus dem Stadtteilbeirat weiß, was die Wilhelmsburger wollen. Dort gibt es extrem viele Fragen, unter anderem: Wie ist der Stand der Lärmschutzplanung? Wie hoch werden die Lärmschutzmauern? Wo müssen Anwohner etwas von ihren Grundstücken abgeben? Erst soll geklärt werden, was insgesamt im Süden geplant ist – dann sollten die speziellen Planungen zu Projekten diskutiert werden.

Er sagt, dass die Bevölkerungsdichten bei Berechnungen berücksichtigt werden müssen und dass eine Berücksichtigung der Schulen erfolgen muss. Zudem sei es nötig, die Planungen im Bereich Stillhorn und Kornweide im Detail zu zeigen. Er fragt, wie dort genau gebaut werden soll und welche Art von Tunnel geplant ist: offene Bauweise oder gebohrter Tunnel?

Zudem fragt er nach einer Entschädigung der Anwohner und ob Menschen umgesiedelt werden müssen.

Herr Birzer stellt fest, dass der Prozess nur dann funktioniert, wenn Transparenz gesichert ist. Dazu zählt, dass auf der Internetseite zeitnah alle Protokolle und möglichst viele der Gutachten eingestellt werden. Es sollten möglichst viele Informationen zur Verfügung gestellt werden.

Frau Senatorin Hajduk regt an, dass während des Prozesses die Möglichkeit geschaffen werden könnte, dass Fragen zwischendurch eingereicht und beantwortet werden können. Die beiden Studien sollen in geeigneter Form baldmöglichst im Internet abzurufen sein.

Herr von Eitzen merkt an, dass die Autobahnkreuze, insbesondere das Kreuz A26/A7, nur unzureichend betrachtet worden sind. Die Auswirkungen bis hin zu den Nebenstraßen müssen genau untersucht und dargestellt werden.

Er fragt, inwieweit die HPA in den Prozess mit eingebunden worden und bereit ist, die Informationen offenzulegen. Er weist darauf hin, dass in vielen Fällen das Territorium der HPA betroffen ist.

Frau Senatorin Hajduk stellt klar, dass die BSU im Beteiligungsprozess die Behörde für Wirtschaft und Arbeit (BWA) ständig informieren werde. Herr Gedaschko steht auch hinter dem Prozess – es ist nicht das Verfahren nur einer Behörde.

Herr Osterburg merkt an, dass er parteipolitisches Geplänkel ablehne. Grundsätzlich sehe er Bürgerbeteiligung positiv, auch wenn er die Schwierigkeiten der Thematik hier sieht. Er sei kein Freund von Fernstraßen, aber es sei grundsätzlich besser, den Verkehr zu kanalisieren. Zudem müssen mögliche Konzepte für Wilhelmsburg insgesamt genau betrachtet werden.

Es gehe um die Frage, wie Container und LKWs aus den Wohngebieten heraus gehalten werden können. Dabei gehe es speziell um die Lärmbelastungsfrage. Die Bahn verfolgt – anders als das hier dargestellt wurde – das Thema Lärmschutz ernsthaft und in Abstimmung mit der BSU. Es sollten nicht nur die Straßen betrachtet werden und es ist wichtig, die Hafenbahn auszubauen. Von Seiten der Behörde sind Detailpläne wichtig, die die Planung der Anschlussstellen (in Stillhorn) sowie die Trassenführung und den Tunnel an der Kornweide genauer zeigen.

Herr Biljes erinnert daran, dass seit 40 Jahren von einem vernünftigen Verkehrskonzept für Wilhelmsburg bzw. den Süderelberaum geredet wird. Jetzt könne man nur noch flicken. Die Bürger haben viele Fragen. Es wird oft vergessen, dass Wilhelmsburg eine Insel ist. In Zeiten steigender Wasserspiegel muss man bei tief liegenden Gebieten wie in Wilhelmsburg das Thema Flutschutz mit einbeziehen, insbesondere bei tief liegenden Bauten wie dem Tunnel Kornweide. Das Oberflächenentwässerungssystem wird durch die Autobahnen zerschnitten.

Beim Thema Lärmschutz nützen Durchschnittswerte nichts. Außerdem sollte berücksichtigt werden, dass es meist westliche Winde gibt, die den Lärm nach Osten tragen.

Frau Stichnoth weist darauf hin, dass in diesem gleichberechtigten Beteiligungsprozess verschiedene Gruppierungen am Tisch sitzen, die unterschiedliche Positionen zur Thematik vertreten und verschiedene Ziele verfolgen. Sie bemängelt, dass in dieser ersten Veranstaltung aber nur die Position einer Interessenvertretung in epischer Bereite dargestellt wurde. Diese Vorgehensweise sei sehr einseitig und stelle keine Gleichberechtigung der Partner im Beteiligungsprozess dar. Die anderen Gruppen müssten ebenso Gelegenheit zur Darstellung ihrer Positionen und Ziele bekommen. Im Moment sehe es so aus, als solle die vorgetragene Darstellung die Grundlage der Diskussion bilden und andere Standpunkte nicht in gleicher Weise berücksichtigt werden.

Herr Schinkel bittet um Ehrlichkeit und Offenheit – damit steht und fällt alles im Prozess. Es soll in Moorburg eine aufgeständerte Autobahn mit Lärmschutz geben – da sollte lieber gleich ehrlich gesagt werden, dass das nicht möglich ist.

Für den Prozess ist es eine große Belastung, dass gleich unter Zeitdruck gearbeitet werden soll. Das Verfahren sollte zeitlich offen sein.

Herr Schulz fragt, ob weitere Varianten der Südtrasse untersucht wurden, z. B. in Richtung Neuländer Straße, also mit einer Anbindung an die A1 südlich der Süderelbe.

Herr Rothe signalisiert, dass diese Variante auch mit betrachtet worden ist. Es ist jedoch eine Verbindung, die Umwege mit sich bringt. Beide Elbbrücken müssten zudem in diesem Fall verbreitert werden. Was entscheidend ist: Der Hauptverkehr der HQS geht von der A7 auf die A1 in Richtung Norden. Deshalb kommt diese Variante nicht in Frage.

Herr Hakverdi bittet darum, dass man bei einer Lösung, die auch Nachteile für die Bevölkerung mit sich bringt, den Betroffenen reinen Wein einschenkt und sie darauf hinweist. Man könne es nicht allen recht machen. Zudem müsse man die Planung in den komplexen Zusammenhängen zwischen Schule, Kriminalstatistik, Stadtplanung usw. betrachten. Es ist wahrscheinlich, dass der Mietpiegel durch den Autobahnbau gesenkt bzw. niedrig gehalten wird. Ein Zusammenhang zwischen niedrigen Mieten, geringerem Bildungsniveau und hoher Verkehrsbelastung ist nachgewiesen. Und durch die Verkehrsprojekte wird die städtebauliche Situation für lange Zeit geprägt.

Herr Heitmann stellt klar, dass die Planungen der HPA mit der DEGES abgestimmt werden und die HPA Teile der eigenen Planungen auch in dieser Runde vorstellen wird, soweit das im laufenden Planungsverfahren rechtlich möglich ist.

Herr Holm erinnert daran, dass schon 1943 in einem Stadtplan eine Ost-West-Diagonaltrasse über Wilhelmsburg eingetragen ist. Die Notwendigkeit der HQS sei ein Glaubenssatz, der durch nichts belegt ist. Dies sei schon bei den Straßenplanungen für den Osterbekkanal oder die Stresemannstraße so gewesen. Er zweifle die Notwendigkeit an. Die HQS-Südvariante müsse eigentlich anders heißen, denn sie habe nichts mit dem Hafen zu tun.

Er betont, dass die weitreichenden Auswirkungen der Planung eine gründliche Behandlung

erfordern und dass man sich hier mehr Zeit nehmen muss. Der Verein [Anm. JB: Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.] habe viel Geduld bewiesen – er fordere seit 2000 diese Veranstaltung – und wird dies auch in Zukunft tun. Er begrüßt den Schritt der Verwaltung, ein entsprechendes Beteiligungsverfahren nun durchzuführen. Es muss Transparenz für die Bevölkerung hergestellt werden. Die nächste Kerngruppensitzung muss in Wilhelmsburg und öffentlich stattfinden.

Er fragt, wieso die Autobahn A7 mit einem Deckel versehen wird, die B4/75 jedoch nicht. Zudem fragt er nach der Verbindlichkeit der Aussagen von HPA und Bahn.

Frau Weber schlägt ein integratives Gesamtkonzept vor, bei dem auch alle Brücken in Wilhelmsburg in die Berechnungen mit einbezogen werden und die Kosten aufgeschlüsselt werden sollten. Es muss beim Lärmschutz gezielt geguckt werden, dass man alle an einen Tisch kriegt. Die Projekte Hafenbahn und HQS lassen sich nicht trennen. Sie weist darauf hin, dass aktuell die Brücke an der Kornweide an den Fundamenten erneuert wird und fragt, wie genau die Tunnellösung hier aussehen wird.

Herr Böhrnsen fragt, wie die Effekte für den Hafen durch die HQS genau sind. Die HPA habe sich öffentlich kritisch zur Südvariante der HQS geäußert. Die Südvariante sei eigentlich keine HQS, sondern eine Verlängerung der Autobahn.

Herr Maass sieht den Beginn eines Dialoges positiv. Es sei ja schon lange eine Verkehrskonferenz angekündigt worden. Die Diskussion sei etwas aggressiv gewesen, da sich viel Frust aufgestaut hat.

Er sagt, dass die B4/75 und die HQS unabhängig voneinander besprochen und realisiert werden können. Es ist eine frühe Entscheidung zur B4/75 notwendig, weil ein Ausbau der jetzigen Trasse mit Lärmschutz an der jetzigen Trasse ungut ist. Die Planung zur HQS sehe er sehr kritisch. Er weist darauf hin, dass Informationen zum Planungsprozess auch im Internet unter [www.planenimdialog.com](http://www.planenimdialog.com) zu finden sind.

Herr Birzer erläutert das weitere Verfahren. Alle Teilnehmer sind angehalten, die interessierten Menschen außerhalb der Runde zu informieren. Eine Vergrößerung der Runde ist schwierig, wenn die Gruppe arbeitsfähig bleiben soll – aber Zuschauer sind denkbar. Der nächste Termin ist am Montag, den 13.07. Die Anmerkungen der heutigen Sitzung werden in die Planung der nächsten Sitzung aufgenommen. Er fragt, ob Interesse an einer Begehung besteht, was jedoch nicht der Fall zu sein scheint. Alle Teilnehmer sind aufgefordert, von sich ein kleines Portrait einzureichen, nach dem Vorbild, das per Beamer gezeigt wird. Sie erhalten dazu eine Vorlage vom Büro Superurban per E-Mail.

Herr Näh weist darauf hin, dass alle Teilnehmer per Mail informiert werden, sobald die Website zum Verfahren online ist.

Frau Senatorin Hajduk erinnert daran, dass sie den Auftrag hat, die Inhalte des Koalitionsvertrages mit der Verwaltung umzusetzen. Die BSU erbringt eine Dienstleistung für die Bürger. Deshalb sehe sie es auch als die Pflicht ihrer Behörde an, in diesem Kreis Transparenz darüber herzustellen, was bei ihr im Hause entwickelt wird. Aus diesem Grund

wurde heute auch noch einmal der aktuelle Stand der Planung dargestellt. Sie habe kein Interesse daran, Informationen zurückzuhalten und möchte eine optimale Information der Beteiligten ermöglichen.

gez. Johannes Bouchain

19.06.2009