

Protokoll der 3. Kernarbeitsgruppensitzung am 31.08.2009

Ort: Bürgerhaus Wilhelmsburg, Großer Saal

Beginn: 17:00 Uhr

Anwesende:

Stefan Benzing (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)
Helmut Biljes (Verein Kirchdorfer Eigenheimer)
Markus Birzer (Politik- und Unternehmensberatung Markus Birzer)
Rainer Böhrnsen (Runder Tisch Moorburg)
Johannes Bouchain (Superurban PR)
Stefan Dührkopp (Stadtteilbeirat Veddel)
Paul Elsholz (Handelskammer Hamburg)
Klaus Franke (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)
Hanna Gutbier (Superurban PR)
Jasmin Garlipp (SGM Am Radeland e.V./BI Lärm macht krank Harburg)
Frau Gilben (DB Netz AG)
Jens Hardel (Stadtteilbeirat Veddel)
Dietrich Hartmann (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)
Uli Hellweg (IBA Hamburg 2013 GmbH)
Carola Hoffenreich (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)
Norbert Hogreve (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)
Dirk Holm (Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.)
Andreas Kellner (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)
Jochen Klein (Verein Kirchdorfer Eigenheimer)
Malte Krugmann (Senatskanzlei der Freien und Hansestadt Hamburg)
Norbert Nähr (Superurban PR)
Dr. Michael Osterburg (GAL-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte)
Jörg Penner (Bezirksamt Hamburg-Harburg)
Peter Pfeffermann (DEGES)
Ronald Preuß (GAL-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg)
Fred Rebensdorf (SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte)
Heinrich-Michael Röfer (Hamburg Port Authority)
Tobias Rohrberg (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)
Konrad Rothfuchs (ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung)
Prof. Michael Rothschuh (Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.)
Sören Schinkel (Ständiger Gesprächskreis Moorburg)
Holger Schütt (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)
Thorsten Schulz (Bezirksamt Hamburg-Mitte)
Karsten Vollrath (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)
Immo von Eitzen (FDP-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg)
Kirsten von Grumbkow (DEGES)
Michael Weinreich (Beirat für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg)
Frank Wiesner (SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg)

Moderation: Markus Birzer

Protokoll: Johannes Bouchain

Herr Birzer begrüßt die Anwesenden zur dritten Sitzung der Kernarbeitsgruppe (KAG) und sagt, dass heute das Gesamtverkehrskonzept für Wilhelmsburg im Mittelpunkt steht. In diesem Zusammenhang sind auch allgemeine Darstellungen zum Thema Verkehr und Mobilität vorgesehen. Er betont, dass die Bürgerinitiativen heute intensiver zu Wort kommen sollen. Es wird einen Vortragsblock der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) geben mit drei kurzen, jeweils 10-minütigen Vorträgen, die als kurze Inputs zu verstehen sind. Sie dienen dazu, die betreffenden Themen kurz anzureißen. Anschließend wird es Vorträge und Statements zu den Positionen aus dem Plenum geben. Drei Initiativen haben im Vorfeld bereits Vorträge für den heutigen Abend angekündigt.

Er bittet Herrn Hogreve um den ersten Vortrag.

Herr Hogreve stellt das Gesamtverkehrskonzept für Hamburg vor [Details sind der Präsentationsdatei im Anhang zu entnehmen]. Er ist Mitarbeiter des Amtes für Verkehr und Straßenwesen (Amt V) der BSU. Hier findet die strategische Verkehrsentwicklungsplanung statt. Man befasst sich mit der Entwicklung und Umsetzung von Verkehrsprojekten.

Er merkt u.a. an, dass das starke Wachstum im Güterverkehr kürzlich einen leichten Bruch erfahren habe, dass in Zukunft aber eine weitere deutliche Steigerung zu erwarten sei. Bezüglich des Container-Umschlags im Hafen hebt er hervor, dass 40% der umgeschlagenen Container per LKW nach Hamburg bzw. ins Umland transportiert werden. Bezüglich der allgemeinen Strategien der Verkehrsplanung in Hamburg geht Herr Hogreve neben dem Masterplan Industrie, dem Klimaschutzkonzept und der Entwicklung des Räumlichen Leitbildes insbesondere auf die Lärmaktionsplanung und die Radverkehrsstrategie ein. Er betont die Wichtigkeit und den Bedeutungsgewinn des Radverkehrs in der Stadt.

Anschließend erläutert er kurz die Veränderungen im Modal Split. Der Anteil der Fußgänger und Radfahrer am Modal Split ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist zwar etwas geschrumpft, in absoluten Zahlen ist jedoch auch hier ein großes Wachstum zu verzeichnen. Herr Hogreve betont, dass der ÖPNV das Rückgrat des Stadtverkehrs ist.

Bezüglich der Straßenplanung hebt er hervor, dass es derzeit keinen Anlass gibt, über eine Ausweitung des nachgeordneten Straßennetzes intensiv nachzudenken. Für das Fernstraßennetz sind jedoch entsprechend dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) große Ausbauprojekte und Netzergänzungen vorgesehen. Hier geht er detailliert auf die Autobahnen A20 mit der Elbquerung nordwestlich von Hamburg bei Glückstadt, die A21 als östliche Umfahrung Hamburgs, die A26 im Süderelberaum und die Hafenuferspanne ein.

Herr Birzer bedankt sich bei Herrn Hogreve für den Vortrag und bittet Herrn Hartmann um den nächsten Vortrag.

Herr Hartmann, erläutert den Bestand und die Planungen des ÖPNV in Hamburg [Details können der Präsentationsdatei im Anhang entnommen werden]. Er ist ebenfalls Mitarbeiter im Amt V der BSU und dort u.a. für die Planungen im ÖPNV zuständig.

Er leitet seinen Vortrag mit der Frage ein, was unternommen wird, um den Verkehr von der Straße zu bekommen. Hierzu erläutert er kurz das bereits gut ausgebaute Netz des ÖPNV mit Schnellbahnen entlang der Siedlungsachsen und einem dichten Busnetz in den Achsenzwischenräumen. Er weist darauf hin, dass die Fahrgastzahlen des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) stetig wachsen und dass die Zufriedenheit der Kunden mit dem ÖPNV im HVV im bundesweiten Vergleich sehr hoch ist. Anschließend betont er, dass die

kürzlich realisierten Netzausweitungen wie z.B. die Verlängerung der S3 von Neugraben bis Stade sehr gut angenommen wurden und geht auf in der Umsetzung befindliche Projekte wie die U4 zur HafenCity und das geplante Stadtbahnnetz ein. Zudem erläutert er weitere Projekte, die sich in der Diskussion befinden, wie die Verlängerung der U4 nach Wilhelmsburg und die S-Bahn nach Ahrensburg.

Herr Birzer bedankt sich bei Herrn Hartmann für den Vortrag und bittet Herrn Rothfuchs um seine Präsentation.

Herr Rothfuchs vom Büro ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung stellt den Stand der Untersuchung zu den Auswirkungen einer verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) auf den Verkehr in Wilhelmsburg dar, die das Büro im Auftrag der BSU durchführt [Details können der entsprechenden Präsentationsdatei im Anhang entnommen werden]. Zunächst erläutert er anhand des Beispiels HafenCity die Funktionsweise eines Verkehrsmodells. Anschließend stellt er dar, wie bisher im Fall Wilhelmsburg vorgegangen wurde. Hier wurden im Sommer 2009 zur Ermittlung des derzeitigen Verkehrsaufkommens an 28 Punkten Knotenstromzählungen und eine Kennzeichenerfassung durchgeführt. Anschließend wurden auf Basis der erhobenen Daten Modellrechnungen durchgeführt, z. B. bezüglich der bevorzugten Route der LKW-Fahrer bei einer Verlegung der Anschlussstelle (AS) Wilhelmsburg Mitte nach Norden zur Rotenhäuser Straße.

Herr Rothfuchs weist abschließend darauf hin, dass die Untersuchung noch nicht abgeschlossen ist und dass die genauen Berechnungen für die Verkehrssituation bei einer verlegten WRS noch folgen.

Herr Birzer fragt in die Runde, ob es Anmerkungen oder Nachfragen zu den Vorträgen gibt.

Herr Wiesner möchte wissen, warum man sich bei der Untersuchung des nachgeordneten Straßennetzes bei einer verlegten WRS auf Wilhelmsburg beschränkt. Zudem fragt er, was im Schienenverkehr und hier speziell im Güterverkehr im Wilhelmsburger Raum passiert. Er bittet um eine Angabe der Zeithorizonte der Planungen für den Schienenverkehr und fragt, ob die entsprechenden Planungen das Projekt der WRS-Verlegung konterkarieren.

Herr Hartmann weist darauf hin, dass auch für den Güterverkehr differenzierte Untersuchungsergebnisse vorliegen. Es gibt eine starke Entwicklung bezüglich des Güterverkehrs, der den Hafen verlässt bzw. den Hafen ansteuert. Im Zeitraum von 2005 bis 2015 wird sich die Zahl der Güterzüge auf täglich 400 fast verdoppeln. Diese Entwicklung wird aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung möglicherweise zwei bis drei Jahre verzögert stattfinden. Das Wachstum des Güterverkehrs wird jedoch dazu führen, dass die Hafenverkehre zukünftig nicht mehr vollständig über die Schiene abgewickelt werden können, wenn die Infrastruktur nicht angepasst wird.

Er sagt zudem, dass bezüglich des Schienengüterverkehrs auch Schwachstellen untersucht wurden, z.B. Konflikte mit dem metronom Harburg, da dessen Trassen und die der Güterzüge sich hier kreuzen. Auch die Umfahrung von Maschen ist ein wichtiges Thema. Für die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen sind aber der Bund oder die Bahn zuständig, auf den man diesbezüglich einwirken muss. Zudem betont Herr Hartmann die Wichtigkeit der Y-Trasse als zusätzlicher, schnellerer Bahnverbindung zwischen Bremen bzw. Hamburg und Hannover. Auch eine Verbesserung des Netzes der Osthannoverschen Eisenbahn (OHE) für den Güterverkehr wirke entlastend. Er gibt zu bedenken, dass zur

Finanzierung der Projekte dreistellige Millionenbeträge notwendig sind. Die Frage sei, wer diese bezahle.

Er weist zudem darauf hin, dass der Bereich Harburg komplex ist und dass eine Minimierung der Lärmentwicklung durch Tieferlegung der Strecke untersucht wird. Die Untersuchung befinde sich in der Endphase.

Herr Birzer bittet um kurze Nachfragen und Statements bis 18:00 Uhr, so dass dann die Positionen der Initiativen vorgestellt werden können.

Herr Franke weist darauf hin, dass es Verkehrsmodellrechnungen für die gesamte Region Hamburg mit dem Prognosehorizont 2025 gibt und dass der Süderelberaum einen Untersuchungsschwerpunkt darstellt, so dass man sich hier für eine vertiefte Untersuchung entschieden hat. Wichtige Projekte, die hier die zukünftige Verkehrssituation beeinflussen, sind u.a. die Umgehung Finkenwerder und die Verlegung der Anschlussstelle Moorburg. Die Ergebnisse der Untersuchung sind im Verkehrsgutachten nachzulesen, das der Untersuchung der DEGES beigefügt wurde.

Es gibt also ein Verkehrskonzept, das die großräumigen Auswirkungen zeigt. Zusätzlich ist wegen der hier geplanten Verkehrsprojekte eine kleinräumige Untersuchung für Wilhelmsburg erforderlich.

Herr Wiesner möchte wissen, ob es auf der WRS zu mehr Verkehr kommen wird, wenn es in Zukunft eine breitere Straße ist. Diese Frage habe er bereits im Juli gestellt. Die Frage ist bis heute nicht beantwortet worden.

Herr Franke betont, dass es auch weiterhin nur zwei Fahrspuren je Richtung geben wird und dass man somit keinen Mehrverkehr produziert.

Frau Hercher-Reis weist auf die große Zahl der Arbeitsplätze im Hafen hin und gibt zu bedenken, dass der ÖPNV im Hafengebiet sehr schlecht ist. Viele sind daher auf das Auto angewiesen.

Herr Holm fragt, wie verallgemeinerbar die von Herrn Rothfuchs vorgestellten Methoden der Verkehrserhebung sind. Zudem möchte er wissen, wie bei einer Kennzeichenerfassung zu erkennen ist, ob ein Fahrzeug stadteinwärts oder stadtauswärts unterwegs ist.

Herr von Eitzen möchte wissen, warum keine kleinräumige Verkehrsuntersuchung für Harburg durchgeführt wird. Er fragt, ob Aspekte, wie z.B. die geplante neue Kattwykbrücke, in die Wilhelmsburger Verkehrsuntersuchung einbezogen wurden.

Herr Preuß sagt, dass im Zusammenhang mit der HQS auch die Südausfahrt des Containerterminals Altenwerder wichtig sein und ob es hier klare Zahlen gebe. Die Betrachtung sollte über Wilhelmsburg hinaus erfolgen.

Herr Rothfuchs geht auf die Frage von Herrn Holm ein. Er erläutert, dass die Verkehrserhebung richtungs- und zeitabhängig erfolgt. Zudem erfolgt eine Kennzeichenerfassung an allen Erhebungspunkten, die das Fahrzeug durchfährt. Da die

Messungen alle fünf Minuten an allen Stellen erfolgen, lässt sich auch die Richtung des Fahrzeugs ermitteln.

Hinsichtlich der Verallgemeinerbarkeit merkt er an, dass bestimmte Punkte zu berücksichtigen sind, z.B. dass es keine Veranstaltungen gibt, die die Verkehrssituation deutlich beeinflussen und dass die Untersuchung außerhalb der Schulferien stattfindet.

Herr Hartmann sagt, dass bei der Verkehrsuntersuchung der Ersatz der Kattwykbrücke berücksichtigt wurde, aber nicht die genaue Position der neuen Brücke.

Auf die Nachfrage von Frau Hercher-Reis erwidert er, dass die Schichtarbeit im Hafen keine gute Voraussetzung für den ÖPNV ist. Die Buslinien wie beispielweise die Linie 156 wurden mit den Unternehmen vor Ort abgestimmt. Man ist aber zu bestimmten Zeiten mit dem PKW deutlich schneller als mit dem ÖPNV. Dieser Nachteil wird sich auch in Zukunft nicht beseitigen lassen.

Herr Weinreich merkt an, dass die Angaben zum Verkehr auf der B73 und zur parallel auf Wilhelmsburger Gebiet geführten HQS unzureichend sind und dass nicht gesagt wird, was die Verschiebung von Verkehrsachsen konkret bedeutet. Die Auswirkungen auf den Harburger Verkehr würden nicht referiert – man müsse aber beide Stadtteile zusammen betrachten.

Herr Franke erläutert, dass Analyse- und Prognosebelastungen für unterschiedliche Planvarianten mit unterschiedlichen Auswirkungen auf die Anschlussstellen ermittelt wurden. Es gebe hier keinen Bedarf einer vertieften Untersuchung wie beispielsweise für den Verkehr auf dem Harburger Ring. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass zukünftig noch Untersuchungen für den Verkehr in Harburg oder an der AS Moorburg durchgeführt werden. Das geplante Unterwerfungsbauwerk der DB für Güterverkehre ist bei der Planung der WRS zu berücksichtigen, um Ausbauoptionen offen zu halten.

Herr Birzer leitet über zu den Präsentationen der Bürgerinitiativen.

Herr Prof. Rothschuh stellt die Position des Vereins Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. vor [Details sind in der Präsentation und der Textdatei im Anhang des Protokolls zu finden].

Hierzu hat er ein Papier vorbereitet. Er sagt zunächst, dass die Ziele im Verkehr nur erreichbar sind, wenn man von dessen Beeinflussbarkeit ausgeht. Dann nennt er die drei Ziele einer nachhaltigen Verkehrsplanung: Vermeidung entbehrlicher Verkehre, Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsträger und verträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs. Es sei wichtig, dass die Zielpunkte des Verkehrs auch ohne Auto erreichbar sind.

Im Hinblick darauf, dass das Wachstum des Güterverkehrs in Deutschland deutlich größer ist als das Bruttoinlandsprodukt (BIP) betont er das Ziel einer Reduzierung des Wachstums des Güterverkehrs. Zudem erläutert Herr Prof. Rothschuh, dass 15-20% des Verkehrszuwachses auf Straßenneubau zurückzuführen sind und dass es darum gehen muss, induzierten Verkehr zu vermeiden.

Dann weist er auf die Notwendigkeit hin, Verkehrsplanung und Stadtentwicklung in Einklang zu bringen. Er betont die Wichtigkeit einer Stelle bei der BSU, bei der die Koordination der einzelnen Ämter stattfindet. In diesem Zusammenhang merkt er auch an, dass es noch keine politische Entscheidung zur baulichen Nutzung der Flächen entlang der zukünftig frei werdenden Trasse der WRS gibt – derzeit befinden sich dort Gewerbenutzungen und Kleingärten.

Im Anschluss erläutert Herr Rothschuh am Beispiel einer Fahrt von Veddel nach Moorburg, dass man mit dem ÖPNV tagsüber 55 Min. braucht, dass mit dem Fahrrad – wegen der noch nicht ausgebauten Alltagsrouten und der Unsicherheit, ob die Kattwykbrücke offen ist – keine gute Verbindung besteht und dass man mit dem Auto nur 18 Min. braucht. Hierbei „steigt man oft um“, man wechselt zwischen Bezirksstraßen, Bundesfernstraßen, Bundesstraßen und HPA-Straßen. Letztere seien nicht in die Untersuchung vom Büro ARGUS einbezogen worden. Er merkt an, dass der Bürger nicht zwischen vor- und nachrangigem Verkehr unterscheidet.

Hinsichtlich des Hafenverkehrs erläutert Herr Prof. Rothschuh, dass die zentrale Anbindung aller Terminals an das Autobahnnetz über Waltershof erfolgen sollte. Hier könne der Verkehr in beinahe alle Richtungen (A7, A20 und A26) abgewickelt werden. Lediglich in Richtung Berlin und weiter nach Russland sei eine Anbindung der Terminals nach Osten notwendig. Die HQS habe also für den Hafen keine Bedeutung. Was wir brauchen sei ein Netz für den Hafen- und Stadtverkehr, das aus bestehenden Straßen basiert. Und der Schwerlastverkehr müsse aus den Wohngebieten herausgehalten werden.

Herr Prof. Rothschuh betont außerdem, dass bei einer Entscheidung über die langfristige Hafennutzung ein Verkehrskonzept entwickelt werden muss, bei dem der Güterverkehr nicht unbedingt auf öffentlichen Straßen fließt. Er verweist darauf, dass es in Hamburg auch Untersuchungen hinsichtlich des Transports von Leercontainern mit Seilbahnen gibt.

Im Hinblick auf die alte Planung der HQS (Nordvariante) weist Herr Prof. Rothschuh darauf hin, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht ausreichend war für eine Einstufung als vordringlicher Bedarf im BVWP. Von Herrn Uldall wurde hier seinerzeit auch das Thema Maut thematisiert. Auf Basis der Höhe der Maut zur Benutzung des Herrentunnels in Lübeck rechnet er aus, dass für die HQS eine Maut zwischen 6 und 47 EUR erhoben werden müsste und dass man bei einem Modell ohne Maut im Prinzip jede Fahrt über die HQS in der Höhe der genannten Maut aus Steuergeldern subventionieren würde.

Herr Preuß fragt nach, inwieweit Herr Prof. Rothschuh die Entwicklung des Verkehrs auf der B73 berücksichtigt hat. In der DEGES-Studie sei angegeben worden, dass hier 10.000 Kfz weniger fahren werden, wenn die HQS in der Südvariante gebaut wird.

Herr Prof. Rothschuh sagt, dass er keine Prognosen machen kann. Er verweist darauf, dass eine Entlastung der Hamburger Innenstadt bei der Südvariante der HQS nicht gegeben und dass die HQS als Entlastung für Harburg unverhältnismäßig sei. Er sagt, dass mit maximal 7.000-8.000 Kfz weniger auf der B73 zu rechnen sei, wenn die Südvariante der HQS realisiert wird.

Herr Dr. Osterburg fragt, wie es sich mit den zusätzlichen Verkehren durch den Elbtunnel verhält und ob in Herrn Rothschuhs Konzept eine fünfte Elbtunnelröhre notwendig sei. Zudem fragt er nach der Berücksichtigung der Verlegung der WRS.

Herr Prof. Rothschuh sagt, dass er die Verlegung der WRS nicht thematisiert hat, da das Hafenverkehrskonzept unabhängig davon sei.

Bezüglich des Elbtunnel-Ausbaus merkt er an, dass im Zeitraum von 2002 bis 2008 die Verkehrszahlen für den Elbtunnel nicht so gewachsen sind, wie ursprünglich erwartet worden war. Natürlich werde es dort auch in Zukunft immer wieder Staus geben, was verhindert, dass die HQS eine Alternative für die Stresemannstraße sein wird. Auch sei das

Containerwachstum sei nicht so wie erwartet eingetreten. Unter anderem, weil lange auch Container doppel gezählt wurden.

Herr Wiesner sagt, dass er verstehen könne, dass Herr Rothschuh den Verkehr aus Wilhelmsburg heraus halten will.

Er fragt nach, wie das Hafennetz von Herrn Rothschuh zustande komme. Er möchte wissen, ob es nachhaltig sei, die Container über Kaltenkirchen nach Lübeck zu transportieren und warum eine Anbindung Neuland benötigt wird.

Herr Prof. Rothschuh sagt, dass nicht zusätzlicher Verkehr verteilt, sondern Verkehr aus den Wohngebieten heraus bekommen werden soll.

Er schlägt vor, dass möglichst viel Verkehr über Waltershof fließen soll. Die Köhlbrandbrücke sei längst nicht ausgelastet. Der Verkehr wird sich zudem verringern, wenn die Zollabwicklung weg fällt.

Der Kern beim Straßennetz sei, dass der Fernverkehr über die Autobahn läuft. Der Verkehr aus Richtung Bremen laufe jedoch über Harburg und die B73 in Richtung Hafen,

Herr Hellweg sagt, dass Herr Rothschuh das Hafennetz gut dargestellt habe und gut dargelegt habe, dass eine unabhängige Betrachtung möglich sei. Zudem sei es nachvollziehbar, dass eine Abwicklung des Verkehrs über das vorhandene Straßennetz möglich ist. Er fragt, inwieweit dieser Ansatz von der DEGES und von ARGUS aufgenommen wurde.

Herr Franke erläutert, dass ausgehend vom Planungs-Null-Fall 2006/07 ein Prognose-Null-Fall 2025 untersucht wurde, bei dem alle Zuwächse auf das vorhandene Netz umgelegt wurden. Der Verkehr sei dann aber über Rethelbrücke, Kattwykbrücke und Köhlbrandbrücke nicht mehr abzuwickeln. Er sagt, dass diverse Szenarien und Planfälle untersucht wurden und dass man hier und da weitere Optionen durchspielen könne, wenn man gute Ideen hat. Im Hinblick auf Herrn Rothschuhs Vortrag merkt er an, dass die Straßen nicht getrennt nach Zuständigkeit untersucht wurden, sondern als ein zusammenhängendes Straßennetz.

Herr Prof. Rothschuh merkt hinsichtlich von Prognosen an, dass bei Mautmodellen nur 40-60% des prognostizierten Verkehrs zustande gekommen sind. Prognosen würden immer ganz intensiv gemacht doch es werde nie überprüft, ob sie wirklich eingetroffen sind. Zudem sagt er, dass man bei den Prognosen des BVWP von einem Wachstum des motorisierten Individualverkehrs (MIV), von einem Schrumpfen des ÖPNV und des Fußgänger- und Radverkehrs sowie von weiterer Zersiedelung ausgehe, obwohl in der Realität der ÖPNV und der Radfahrer- und Fußgängerverkehr wachsen und die Zersiedelung zurückgeht. Zusammenfassend merkt Herr Rothschuh an, dass Prognosen auf Annahmen beruhen, die dann nicht eintreffen. Es sind Wenn-Dann-Annahmen, deren Grundlage nie betrachtet wird.

Herr Birzer weist darauf hin, dass Herr Röfer heute Abend als Vertreter der HPA anwesend ist und dass am Workshop am 12.09. Herr Meier als Geschäftsführer der HPA teilnehmen wird.

(Pause 18:45-19:00 Uhr)

Herr Birzer bittet um die Präsentation weiterer Positionen aus dem Plenum.

Herr Hardel vom Stadtteilbeirat Veddel präsentiert die Veddeler Position [Details können der Präsentationsdatei im Anhang entnommen werden]. Er bemängelt zunächst, dass wenig zu den Belastungen der Anwohner gesagt wird und dass nicht gefragt wird, was der Straßenneubau für die Menschen auf den Elbinseln bedeutet. Er sagt, dass er gerne in Veddel wohnt, weist aber auf die großen Lärmbelastungen im Stadtteil hin. Von der Bahn im Westen des Stadtteils gehen sehr große Belastungen aus, da hier so gut wie kein Lärmschutz vorhanden ist. Die A1 im Osten ist kaum zu hören, weil hier ein sehr guter Lärmschutz besteht. Eine weitere große Lärmbelastung stellt jedoch die Harburger Chaussee im Süden dar. Auch die Tunnelstraße im Norden stellt als Verbindung zwischen Freihafen und Autobahn eine große Belastung dar, sie ist jedoch u.a. wegen der Nähe zum Wohngebiet nachts und am Wochenende geschlossen. In Veddel setzt man sich dafür ein, dass die Freihafenzufahrt Tunnelstraße komplett geschlossen wird und schlägt eine Umleitung des Verkehrs über die Freihafen-Elbbrücke und die Zweibrückenstraße vor.

Herr Hardel bekräftigt weiterhin, dass die Zuwächse durch das Hafenverkehrskonzept nicht hinnehmbar sind. Er weist auf den Sachverhalt hin, dass im Süderelberaum neue Straßen geplant werden, um Verkehrsprobleme für ganz Hamburg zu lösen. Anschließend stellt er die fünf Leitziele vor, die der Stadtteilbeirat Veddel zur Aufnahme in den Kontrakt formuliert hat [siehe Anhang].

Herr Birzer bedankt sich für den Vortrag und bittet Herrn Böhrnsen, die Moorburger Position vorzustellen.

Herr Böhrnsen, vom Runden Tisch Moorburg präsentiert die Position der Moorburger [Details können der Textdatei im Anhang entnommen werden]. Er geht zunächst auf die Grundlagen der Hafenplanung ein, die dem DEGES-Gutachten zugrunde liegen. Die DEGES geht in ihrer Studie von einem Moorburger Hafenbecken aus, das bis 2025 realisiert wird. Es sei nicht erkennbar, worauf genau diese Annahme basiert. Herr Böhrnsen stellt klar, dass man in Moorburg der festen Überzeugung ist, dass es hier bis 2025 und auch darüber hinaus kein Hafenbecken und kein Containerterminal geben wird.

Anschließend geht er auf die Zuwachsraten und die Kapazitäten des Hamburger Hafens ein. Er weist darauf hin, dass die Zuwachsraten des Hamburger Hafens hauptsächlich aus der Achse Asien/China-Osteuropa/Russland zustande kommen. Als Beispiel für das Vorgehen der dortigen Reedereien nennt er das chinesische Unternehmen COSCO, das sich für 4,5 Mio. Euro kürzlich in den Athener Hafen eingekauft hat für den Umschlag der Container auf Feeder-Schiffe und deren Verteilung in ganz Europa. Auch von Indien aus sei der Athener Hafen über den Suez-Kanal gut zu erreichen. Er weist darauf hin, dass Hamburg bislang von seiner Lage weit im Binnenland profitiert hat, künftig aber erhebliche Einbußen erleiden wird. Im Hamburger Hafen seien große Überkapazitäten vorhanden. Er sagt, dass ein Umschlagsvolumen von 25 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Units) für den Hamburger Hafen ohne Erweiterung machbar sei. Er weist auf den Umbau von Steinwerder und die bevorstehende Hansaport-Übernahme von Stade hin. Hinsichtlich des Umschlagszuwachses in der Vergangenheit merkt er an, dass die letzte Steigerung um 8 Mio. TEU 25 Jahre gedauert hat. Insofern sei nicht nachvollziehbar, dass in Moorburg noch ein neues Hafenbecken vorgesehen sei.

Dann geht Herr Böhrnsen detailliert auf das geplante Moorburger Hafenbecken ein. Er sagt zunächst, dass das ursprünglich vorgesehene Hafenbecken wegen des nun in Bau befindlichen neuen Kohlekraftwerks nicht möglich sei. Er führt aus, dass ein Terminal mit

Umschlag an beiden Seiten eines Hafenbeckens eine Breite von 1500 m benötige, dies aber in Moorburg nicht zu realisieren sei. Das bedeute, dass allenfalls ein Terminal an nur einer Seite des Hafenbeckens gebaut werden kann. Er weist auf die hohen Kosten eines derartigen Vorhabens hin und auf die Konflikte mit der Trinkwasserförderung, die im Moorburger Bereich eine wichtige Rolle spielt. Er folgert daraus, dass die Planung für das neue Hafenbecken keine Substanz hat und sagt, dass man in Moorburg davon ausgeht, dass eher ein Logistikpark kommen wird. Anschließend geht er noch kurz auf die Konkurrenz durch den in Bau befindlichen JadeWeserPort in Wilhelmshaven und dessen günstige Lage für den Feeder-Verkehr durch den Nord-Ostsee-Kanal sowie auf die Schließung des HHLA-Terminals in Lübeck ein, die erfolgt, weil das Angebot, den Feeder-Verkehr in den Ostseeraum hierüber abzuwickeln, nicht angenommen wurde.

Herr Böhrnsen stellt anschließend das vom Runden Tisch Moorburg entwickelte Konzept für einen Wissenspark in Moorburg vor. Hier knüpft man an die Diskussion „Uni in den Hafen“ an. Für ein derartiges Konzept wird allerdings die Aufgabe des Spülfeldes im Moorburger Bereich vorausgesetzt. Er weist auf die verkehrsgünstige Lage des Gebietes sowie die in der Nähe ansässigen Unternehmen und Einrichtungen (Airbus/Daimler/TUHH/Channel Harburg) hin. Im Nordosten des Stadtteils könnten Weiterbildungseinrichtungen entstehen, im Norden könnte auf einem existierenden Landschaftsstreifen ein Naherholungsgebiet realisiert werden. Er plädiert in diesem Zusammenhang für eine leistungsfähige Süderelbquerung mit Anschluss an die A7 entsprechend dem Bestand über den Fürstenmoordamm. Zudem sollte der zusätzliche S-Bahn-Haltepunkt im Bereich Bostelbek realisiert werden.

Herr Birzer bedankt sich für den Vortrag und weist auf die Möglichkeit hin, nun Nachfragen zu stellen.

Herr Franke weist darauf hin, dass in einem Szenario das geplante Hafenbecken Moorburg berücksichtigt wurde und dass in einem zweiten, gleichwertigen Szenario vom Dorf Moorburg als Bestand ausgegangen wurde.

Herr Böhrnsen bemängelt, dass in beiden Szenarien die Verlegung der AS Moorburg von der A7 an die HQS vorgesehen sei. Dies sei ein großer Fehler.

Herr Franke sagt, dass dies notwendig sei, da im Bereich der heutigen AS Moorburg der Platz für das zukünftige Autobahnkreuz gebraucht werde.

Frau Hercher-Reis sagt, dass die Verlagerung nach Wilhelmshaven keine Option sei, da hier ein schlechter Schienenanschluss vorhanden ist.

Herr Böhrnsen merkt an, dass Hamburg wegen der Veränderung im Feeder-Verkehr viel verloren hat.

Herr von Eitzen merkt an, dass er überzeugt sei, dass die Vision der Behörde für Wirtschaft und Arbeit und insbesondere der HPA für Moorburg der jüngeren Entwicklung auf der Dradenau ähneln würde. Er fragt, ob die aus einem derartigen Logistikstandort im Raum Moorburg erwachsenden umfangreichen Verkehre und deren Anbindung bei den Planungen der neuen Trassen berücksichtigt worden sei.

Herr Franke sagt, dass diese möglichen konkreten Einzeleffekte im Rahmen der Gesamtzahlen der Studie global berücksichtigt worden seien.

Herr Prof. Rothschuh sagt, dass es interessant sei, dass immer die verkehrssteigernden Maßnahmen berücksichtigt wurden.

Herr Pfeffermann sagt, dass sich die Maßnahmen verkehrssteigernd auswirken, dass man aber auch von einem Anteil von ÖPNV, Fahrrad und Fußgängern bei diesem neuen Verkehr ausgegangen ist.

Herr Prof. Rothschuh betont, dass es nicht das alleinige Ziel sei, mehr Leute nach Hamburg zu holen, sondern dass man auch eine Reduzierung des Verkehrs insgesamt anstreben müsse. Er sagt, dass die Prognosezahlen nicht weit weg sind von den Ist-Zahlen und dass man auf Verkehrsminderungen nicht eingehe.

Herr Penner: sagt, dass es widersprüchliche Entwicklungen gibt. Insbesondere der niedersächsische Teil der A26 Sorge für zusätzlichen Verkehr auf der B73 auf Harburger Gebiet. 48.000 Fahrzeuge fahren auf der B73 im Prognose-Planfall, wenn es keine Veränderung gibt. Bei Realisierung der A26 werden 50.000 Kfz zusätzlich zu den vorhandenen auf der B73 erwartet, weil es attraktiver wird, z.B. nach Cuxhaven zu ziehen. Man könne die Augen vor diesen Tatsachen nicht verschließen, auch wenn diese von einer verfehlten Regionalentwicklung in Niedersachsen herrührten. Dies sei zwar schlecht für Hamburg, aber Hamburg müsse reagieren.

Herr Prof. Rothschuh sagt, dass die A26 noch mehr Verkehr haben wird, wenn die Südvariante der HQS realisiert wird. Hamburg habe hier eine Schlüsselstellung, Verkehrspolitik aktiv zu gestalten. Wenn der Oberbürgermeister und Frau Hajduk nicht darauf abzielen, dann hätten sie ihren Job, bzw. ihre Ziele verfehlt.

Herr Weinreich stellt sich als Mitglied des Stadtteilbeirats Wilhelmsburg vor, der 50.000 Menschen auf den Elbinseln in 15 Quartieren vertritt. Er gibt ein Positionspapier des Stadtteilbeirats zu Protokoll [siehe Anhang]. Er betont die Wichtigkeit, alle Bevölkerungskreise in dieses Verfahren einzubinden. Er hebt außerdem die starke Belastung der Wilhelmsburger durch die bestehenden Verkehrsachsen hervor. Bezüglich des DEGES-Gutachtens sagt er, dass hier trotz der HQS auch mehr Verkehr auf der Georg-Wilhelm-Straße prognostiziert wird.

Anschließend weist er auf den Vorschlag hin, professionelle und unabhängige Kritiker für dieses Verfahren einzuladen. Er kritisiert, dass dieses Verfahren nicht ergebnisoffen sei. Die Planung zur Südtrasse der HQS berücksichtige wichtige Punkte nicht, wie z.B. die Schulen oder den Kinderbauernhof in Kirchdorf. Es handle sich bei der Südvariante nicht um eine optimierte Trasse, sie sei schlichtweg falsch.

Herr Pfeffermann betont, dass die Verlegung der WRS auch ohne Lärmschutzmaßnahmen eine Lärmreduzierung bringe. Der Ist-Zustand überschreitet bereits Grenzwerte. Die Verlegung soll eine Entlastung bringen, auch für den Osten Wilhelmsburgs. Im Bereich der heutigen WRS-Trasse werde es durch die Verlegung Entlastungen im zweistelligen dBA-Bereich geben.

Herr Biljes bemängelt, dass nur über Straßenbau gesprochen wird und nicht über Nahverkehr insgesamt. Der ÖPNV würde auch aus dem Umland mehr benutzt werden, wenn er besser ausgebaut wäre. So habe die Stadt Hamburg der metronom GmbH beispielsweise die Verlängerung ihrer Züge untersagt.

Anschließend fragt er, warum die HQS als zusätzliche Autobahn notwendig sei, wenn in Zukunft viel Transitverkehr auch über die A20 abfließen kann. Der Bau von neuen Autobahnen innerhalb Hamburgs sei kein Anreiz für die Menschen, nach Hamburg zu ziehen. Außerdem sei die Südvariante der HQS insbesondere im Kirchdorfer Bereich bautechnisch schwierig zu realisieren. Der Untergrund sei nicht einfach für einen Tunnelbau. Hinsichtlich der Verlegung der WRS sagt er, dass die Bürger ein vernünftiges Verkehrskonzept und nicht eine vernünftige Schnellstraße angemahnt hätten. Die Verlegung der WRS an die Bahn konterkariere zudem die Planungen für die Neue Mitte Wilhelmsburg. Die Annahmen zur Lärmbelastung seien nicht plausibel. Die Straße rückt nach Osten an die Wohngebiete heran. Der Wind kommt meist von Westen und solle bei der Berechnung Berücksichtigung finden. Er bemängelt, dass der Lärmschutz für die WRS aus bautechnischen Gründen an der Westseite der Bahn geplant sei.

Herr Hartmann sagt, dass tatsächlich eine Verlängerung Metronom Regional-Züge aus Richtung Bremen und Uelzen in den Hamburger Hauptbahnhof problematisch gewesen sei, jetzt würden diese aber nach einer Einigung mit Niedersachsen in den Hauptbahnhof durchgebunden. Er verweist auf das überdurchschnittliche Angebot von metronom und S-Bahn zwischen Harburg und der Innenstadt, merkt aber auch an, dass die S3 in diesem Abschnitt die am stärksten belastete Schnellbahnlinie ist.

Herr Birzer schlägt vor, dass weitere Details zu den angesprochenen Punkten am 03.09. und am 12.09. geklärt werden.

Herr Wiesner betont, dass der Verkehr im Süderelbraum ein großes Problem darstelle. Ein einheitliches Gesamtkonzept sei notwendig. Jeder arbeite für sich an seinem Teil des Gesamtkonzeptes. Als Steuerzahler möchte er wissen, wie das Konzept für die ja erheblichen Ausgaben sei.

Mit den Senatoren in der Vergangenheit habe dies in den vergangenen 20 Jahren nicht geklappt, es wäre also schön, wenn es bei Frau Hajduk zustande kommen würde. Wenn das Konzept vorliegt, könne man darüber reden, wie dieses bewohnerfreundlich umgesetzt werden kann. Die Stadt Hamburg müsse das Interesse haben, dass die Bürger, die gerne in Wilhelmsburg wohnen, auch gerne dort bleiben. Die BSU sei als Querschnittsbehörde für die Umsetzung des Gesamtkonzeptes besonders gut geeignet. Im November müsse ein solches Gesamtverkehrskonzept vorliegen.

Frau Hercher-Reis sagt, dass es bei der Diskussion nicht nur um Lärm gehen dürfe, sondern dass man auch Belastungen durch CO2 und Feinstaub mit einbeziehen müsse.

Frau Garlipp fragt, wie genau die Berechnung für den benötigten Lärmschutz erfolgt und mahnt an, dass genaue Aussagen darüber getroffen werden sollen, welche Lärmschutzmaßnahmen kommen werden.

Herr von Eitzen hat die Verkehrsexperten der FDP-Bundestagsfraktion gefragt, wie sie zu den derzeitigen Planungen im Hamburger Süden stehe. Es sei die Antwort gekommen, dass die Tatsache, dass man hier eine Kreuzung von zwei Bundesfernstraßen ohne Verbindung plane, bei ihnen einen Lachkrampf ausgelöst habe, der gesundheitsschädigend sei.

Herr Birzer weist auf die nächsten Veranstaltungen, u.a. auf die nächste KAG-Sitzung am 21.09. im Elbcampus in Harburg, hin und sagt, dass nun die Möglichkeit besteht, sich direkt bei Herrn Bouchain für die Veranstaltungen am 03.09. und 12.09. anzumelden. Anschließend bedankt er sich für die Diskussion und schließt die Sitzung.

gez. Johannes Bouchain

02.09.2009