
Herr Dr.-Ing. Carsten Gertz hat in seinem bemerkenswerten Vortrag am 12.9.2009 im Bürgerhaus Wilhelmsburg zentrale, bisher unbeantwortete, Fragen an das Beteiligungsverfahren aufgeworfen. Diese Fragen verdienen es, festgehalten und diskutiert zu werden. Leider ist nach diesem grundsätzlichen Vortrag an den Stationen die Debatte auf die Einzelmaßnahmen zurückgefallen.

So hat Herr Gertz darauf verwiesen, dass jede Verkehrsplanung vor der Aufgabe stehe, die Zielkonflikte zwischen *unbegrenzter Mobilität* und dem *Schutz der Umwelt* auszubalancieren.

Das entsprechende Ziel der BSU liest sich folgendermaßen: „Das Ziel für ein künftiges gesamtheitliches Verkehrskonzept ist, den großräumigen Durchgangsverkehr verträglich auf geeignete übergeordnete Straßen abzuleiten. Angestrebt wird ein verträgliches Gesamtstraßennetz, das in den nächsten Jahren bedarfsgerecht realisiert werden kann“.¹

Das von der BSU formulierte Ziel für ein gesamtheitliches Verkehrskonzept erweckt den Eindruck, dass zwischen *unbegrenzter Mobilität* und *Schutz der Umwelt* nicht ausbalanciert wird, sondern dass vielmehr die unbegrenzte Mobilität einzig durch die finanziellen Rahmenbedingungen eingeschränkt wird.

Das von der BSU formulierte Ziel für ein gesamtheitliches Verkehrskonzept wird auf den Elbinseln so nicht geteilt. So fordert beispielsweise der Stadtteilbeirat Veddel „die Erstellung eines Verkehrskonzeptes im Dialog mit den von der Planung betroffenen Bürgern, das unter der Prämisse stehen muss, dass vorrangig die Wohngebiete und die Gesundheit der Menschen zu schützen sind“.²

Laut Herrn Gertz muss bei einem Diskussionsprozess zuerst Konsens über die Zielsetzung der Planung hergestellt werden. Das ist in dem laufenden Beteiligungsprozess nicht geschehen.

Herr Gertz hat in seinem Vortrag diverse mögliche Ziele (Verkehrsqualität, Verkehrssicherheit, Wirtschaftlichkeit, Emissionsreduzierung, stadtplanerische Aufwertung, Wohnqualität) benannt und ausdrücklich davor gewarnt, dass es kein dominierendes Ziel geben dürfe.

Die Position der BSU liest sich folgendermaßen: „Diese Verkehrsprojekte (das sind: Verlegung der Reichsstraße und Hafenuferspange) sind zusammen mit einem Verkehrskonzept für das kleinteilige Straßennetz in Wilhelmsburg aus der Sicht der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) notwendig, um aktuellen und zukünftigen Anforderungen an den Verkehr im Hamburger Süden gerecht zu werden“.³

Damit ist die Dominanz eines einzigen Zieles deutlich formuliert.

Der Vorrang, den die BSU den verkehrlichen Erfordernisse einräumt, verhindert einen Konsens im Beteiligungsverfahren.

Herr Gertz hat betont, dass ein Konsens über Verkehrsprojekte nur erzielbar ist, wenn der Bedarf gut und nachvollziehbar begründet ist. Voraussetzung sei ebenfalls,

dass die Belange in den Quartieren wie der Hafenwirtschaft wechselseitig anerkannt werden. Günstig sei zudem eine unabhängige Überprüfung der Berechnungsgrundlagen und der Prognosen.

Daher besteht die Aufgabe, eine unabhängige Instanz in den Planungsprozess zu integrieren.

Herr Gertz hat insbesondere auf die Gefahr verwiesen, nur über Maßnahmen zu diskutieren, ohne zuvor einen Konsens über die Ziele der Planungen erzielt zu haben. Er hat auf das Fehlen eines Verkehrsentwicklungsplanes für Hamburg hingewiesen, bzw. genauer, dass der bestehende nicht dem „state of the art“ entspreche und eher eine Addition von Wünschen sei. Er hat betont, dass bestimmte Einzelentscheidungen auch ohne das Vorliegen eines Verkehrskonzeptes vorstellbar sind, dies aber ausdrücklich für die Hafenuerspannung negiert.

Es ist ein integriertes Verkehrskonzept (mindestens für die Metropolregion Hamburg südlich der Nordelbe) zu erstellen, dass mindestens die Belange Wohnqualität, Hafenwirtschaft, Klimaschutz, Wirtschaftlichkeit, Verkehrsqualität und stadtplanerische Ziele auf Augenhöhe und verkehrsträgerübergreifend ausbalanciert.

Daraus folgt auch, dass der bestehende Beteiligungsprozess verstetigt werden muss – und das Finden eines Konsens über die Entwicklung in Hamburgs Süden in den Vordergrund gestellt werden muss.

Jens Hardel

17.9.2009

¹ Siehe verkehrsplanung-sued.hamburg.de, dort unter Beteiligung und Verfahren

² Siehe AG Lärm und Verkehr des Stadtteilbeirates Veddel: Verkehrskonzept Elbinseln: Veddel und Kleiner Grasbrook

³ Siehe verkehrsplanung-sued.hamburg.de, dort unter Verkehrskonzept