

Beteiligung oder gemeinsam Planen?

Wer beteiligt eigentlich wen und warum jetzt KOOPERATION angesagt ist

Die Senatorin lädt jetzt zu einem „**kooperativen Beteiligungsprozess** zu Verkehrsprojekten im Hamburger Süden“ ein. Bisher war immer von „**kooperativer Planung**“ die Rede. Nur ein Streit um Worte?

„**Kooperativer Beteiligungsprozess**“ – Irgendwas stimmt doch da nicht mit der Begrifflichkeit. Entweder es gibt eine Kooperation zwischen gleichberechtigten Partnern, oder eine Seite beteiligt die andere an dem was sie plant und durchführt. Das eine setzt Gleichberechtigung voraus – gleiche Augenhöhe, wie man heute sagt. Das andere ist asymmetrisch, unterstellt ungleiche Machtverteilung. Die Senatorin versucht hier begrifflich zwei unterschiedliche Verfahren miteinander zu verbinden, die sich eigentlich gegenseitig ausschließen.

Nun ist richtig, dass die einladende Behörde über erhebliche finanzielle Mittel verfügt und gute Kontakte zur Bundesebene hat. Sie hat gewissermaßen die Macht. Das hat sie aber über viele Jahre nicht dazu befähigt, der angeblich so dringend erforderlichen sog. Hafenuferspanne auch nur einen Schritt näher zu kommen. Seit über 10 Jahren haben sich alle Bausenatoren an diesem Vorhaben die Zähne ausgebissen: SPD-Wagner wie Schill-Mettbach, CDU-Freytag und CDU-Gedaschko. Viele Millionen wurden für Gutachten und Berechnungen verschleudert. Der Rechnungshof hat die Autobahnplaner der Verschwendung überführt, die Gutachten über eine denkbare Mautfinanzierung sind immer noch nicht fertig gestellt und selbst der nach Airbus hochgelobte „Trouble-shooter des Senats“, Rege-Chef Hartmut Wegener konnte Anfang 2008 letztlich nur das Scheitern der „Nordtrasse“ vermelden. Und auch die jetzigen Autobahnpläne einer Grünen Senatorin für die Südtrasse sind auf Sand gebaut bzw versinken vermutlich im Marschenboden.

Tiger ohne Zähne, Goliath ohne Muskeln. Ein Grund liegt auf der Hand: die machtvollen Apparate verfügen zwar über Geld und Kontakte – aber weniger über Hirn und Menschenverstand. Die sogenannten Experten im sogenannten „Amt V“ der Behörde haben sich zu keinem Zeitpunkt ernsthaft mit „V“, wie Verkehr, sondern immer nur mit „A“, wie Autobahnbau beschäftigt. Und isolierte Autobahnpläne ohne ein sinnvolles Verkehrsgesamtkonzept sind offenbar zum Scheitern verurteilt.

Bekanntlich ist David im Vorteil. So auch hier: Seit der Zukunftskonferenz 2001 liegen intelligente Vorschläge der Bewohner im Hamburger Süden zur Bewältigung der Verkehrsprobleme auf dem Tisch. Kleinteilige, schnell-wirksame und hocheffektive Maßnahmen, die ein Bruchteil der geplanten Autobahn-Milliarde kosten. Wieder und wieder haben wir gegenüber „Experten“ und Entscheidungsträgern eine Verkehrskonferenz angeboten, um unsere Vorschläge zu unterbreiten und diese unglaubliche Verschwendung von Zeit und Geld endlich zu beenden.

Beteiligung? Es heißt, im Verfahren sollen alle auf einen gemeinsamen Wissensstand gebracht werden. Im Interesse einer nachhaltigen integrierten Verkehrsplanung kann man nur hoffen, dass es gelingt, die Autobahnbauer an der Sichtweise des offenbar weitsichtigeren und komplexeren Sachverständigen, der aus bürgerschaftlichem Engagement

erwächst, zu beteiligen. Im Klartext: wenn hier jemand zu beteiligen ist, dann wären es die Behördenvertreter!

Was wir ganz offensichtlich brauchen ist ein ernsthaft „**kooperatives Verfahren**“. Und das nicht nur in der Diktion sondern vor allem im gesamten Prozess: bei der Themenstellung, bei der Festlegung der richtigen Reihenfolge, bei der Auswahl von Experten und Gutachten, beim Kontakt mit den zuständigen Stellen im Bundesministerium, bei den zu erzielenden Verabredungen und Kompromissen. Und bei der Frage der Dauer des Verfahrens....

Alle Zeit der Welt – keine Hektik bitte

Jetzt im Juni 2009 kommt er endlich zu Stande, der seit Jahren überfällige Verkehrsdialog....

- 9 Jahre nach der Wilhelmsburger Forderung auf der Demo am 2. Mai 2000 nach einem „Zukunftsplan statt Autobahn!“
- 7 Jahre nach der Vorlage eines zukunftsfähigen Verkehrskonzeptes im „Weissbuch“ der Zukunftskonferenz
- 4 Jahre nach der Wilhelmsburger Forderung nach einer „internationalen Verkehrskonferenz“
- 3 Jahre nach der Studie des Hamburger Industrieverbandes, die eine Vielzahl von intelligenten verkehrlichen Sofortmaßnahmen vorgeschlagen hatte
- 3 Jahre nach einer großen Wilhelmsburger Einwohnerversammlung, die den 1. Bürgermeister persönlich aufforderte, sich um die drängenden Verkehrsprobleme zu kümmern
- 3 Jahre nach dem Antrag der oppositionellen GAL-Bürgerschaftsfraktion vom 14.6.2006 nach einer Planungskonferenz zum Verkehr in Stadt und Hafen
- 2 Jahre nach der Vorlage einer Wilhelmsburger „Denkschrift zur Verkehrsproblematik“
- 20 Monate nach einer weiteren Wilhelmsburger Einwohnerversammlung mit Beteiligung der Grünen Spitzenkandidatin Christa Goetsch (13.11.2007)
- 16 Monate nach dem Scheitern der Pläne für die Nordtrasse der Hafenquerspange (Januar 2008)
- 13 Monate nach dem Amtsantritt einer Grünen Stadtentwicklungssenatorin
- 11 Monate nach Absage einer bereits terminierten Verkehrstagung zum Thema Hafenverkehr durch die neue Behördenleitung in der BSU
- 9 Monate nach der Entscheidung für das Kraftwerk Moorburg und einem Brief des Vereins „Zukunft Elbinsel“, die Verkehrsprobleme jetzt gemeinsam anzugehen.
- 8 Monate nachdem die Senatorin den von der IBA propagierten Vorschlag für einen Rückbau der Wilhelmsburger Reichsstraße und eine ringförmige Verkehrsführung kippte.
- 5 Monate nach einer erneuten Wilhelmsburger Einwohnerversammlung
- 4 Monate nach einem einstimmigen Beschluss der Bezirksversammlung Hamburg Mitte, eine Verkehrskonferenz durchzuführen.
- 3 Monate nach der großen Bürgerversammlung im Bürgerhaus Wilhelmsburg mit der Senatorin, wo die Forderung nach einem „integrierten Verkehrskonzept“ für die Einwohner im Mittelpunkt stand

- 2 Monate nach der Demo vom 4.4. 2009 für die Forderung nach einer „Planung im Dialog – JETZT!“

Die Verantwortlichen hatten bisher keine Eile, sich mit den Bürgern an einen Tisch zu setzen. Nach dieser jahrelangen Übung in Entschleunigung ist auch jetzt keine Hektik angesagt. Zukunftsfähige Konzepte und eine nachhaltige Verkehrsgesamtplanung benötigen mehr Zeit als die Planung einer Autobahn von A nach B. Und Konsensfindung verträgt keinen Zeitdruck: Weder die Bundestagswahl, noch angebliche Finanzierungszwänge. Jetzt sind Qualität und Weitsicht gefragt. Für Schnellschüsse haben wir keine Zeit mehr.

Manuel Humburg

13.6.2009