

Protokoll der 2. Kernarbeitsgruppensitzung am 13.07.2009

Ort: Bürgerhaus Wilhelmsburg, Raum 1.12

Beginn: 17:00 Uhr

Anwesende:

Helmut Biljes (Verein Kirchdorfer Eigenheimer)
Markus Birzer (Politik- und Unternehmensberatung Markus Birzer)
Volker Böhm (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)
Rainer Böhrnsen (Runder Tisch Moorburg)
Johannes Bouchain (Superurban PR)
Wolfgang Denien (igs Hamburg 2013 GmbH)
Klaus Franke (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)
Martin Friewald (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)
Jasmin Garlipp (SGM Am Radeland e.V./BI Lärm macht krank Harburg)
Wiegand Gilberz (DB Netz AG)
Metin Hakverdi (SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte)
Jens Harde (Stadtteilbeirat Veddel)
Olaf Harms (DIE LINKE-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte)
Carola Hoffenreich (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Projektgruppe „Sprung über die Elbe“)
Dirk Holm (Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.)
Manuel Humburg (Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.)
Lorenz Kirchmair (DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH)
Jochen Klein (Verein Kirchdorfer Eigenheimer)
Britha Krause (Bezirksamt Hamburg-Mitte)
Franziska Lind (Superurban PR)
Klaus Lübberstedt (DIE LINKE-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg)
Hans-Jürgen Maass (IBA/igs-Beteiligungsgremium)
Egon Martens (Sanierungsbeirat Wilhelmsburg S 6)
Norbert Nähr (Superurban PR)
Dr. Michael Osterburg (GAL-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte)
Jörg Penner (Bezirksamt Hamburg-Harburg)
Peter Pfeffermann (DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH)
Ronald Preuß (GAL-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg)
Prof. Dr. Heinrich Reincke (Senatskanzlei der Freien und Hansestadt Hamburg)
Heinrich-Michael Röfer (Hamburg Port Authority)
Tobias Rohrberg (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)
Bernd Rothe (DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH)
Sören Schinkel (Ständiger Gesprächskreis Moorburg)
Holger Schütt (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)
Ulrike Väterlein (Beirat für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg)
Immo von Eitzen (FDP-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg)
Markus Weiler (Bezirksamt Hamburg-Mitte)
Staatsrat Dr. Stephan Hugo Winters (Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt)
Frank Wylezol (Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V.)

Moderation: Markus Birzer

Protokoll: Johannes Bouchain

Eröffnung: 17:15 Uhr

Herr Staatsrat Dr. Winters begrüßt die Anwesenden. Er weist auf die Unklarheiten bezüglich der Frage hin, ob diese Veranstaltung öffentlich ist. Er hält es für sinnvoll, dass die Kernarbeitsgruppe (KAG) an den dafür vorgesehenen Terminen unter sich bleibt. Zuschauer sind jedoch während dieser Sitzungen zugelassen, sofern der Platz ausreichend ist. Anschließend kündigt er an, dass das konkrete Thema der heutigen Veranstaltung die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) ist.

Herr Birzer begrüßt ebenfalls die Anwesenden. Er betont, dass es in diesem Prozess mehrere Beteiligungsbausteine gibt und dass die Arbeit in der KAG einer davon ist. Die Auswahl der Teilnehmer der KAG erfolgte durch die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) in Abstimmung mit den Auftragnehmern. Insgesamt gibt es sechs Sitzungen der KAG. Zusätzlich wird es einen Workshop für ca. 80-100 Personen geben, an dem ein erweiterter Personenkreis teilnehmen und Ideen einbringen kann. Der Beteiligungsprozess läuft bis Mitte November. Insgesamt wird rund 30 Stunden am Thema gearbeitet werden. Daraufhin erläutert Herr Birzer den Ablauf der Sitzung: Zunächst wird Herr Rothe von der DEGES nach der Einführung die Varianten der Planung für die WRS und das Verkehrsmengengerüst darstellen. Anschließend erfolgt eine 45-minütige Arbeitsphase in vier Gruppen zu den Planungsvarianten. Daraufhin werden die Arbeitsgruppen ihre Ergebnisse im Plenum präsentieren. Es folgt ein weiterer Vortrag der DEGES zu den Lärmschutzmaßnahmen entlang der WRS mit einer anschließenden Diskussionsrunde. Das Ende der Veranstaltung wird wegen des verspäteten Beginns etwa 20.15 Uhr sein.

Herr Birzer weist darauf hin, dass die Behandlung des Themas WRS nach dem heutigen Abend nicht zwingend vollständig abgeschlossen sein wird und dass es auch danach noch Möglichkeiten gibt, offene Fragen zur WRS zu klären.

Anschließend erläutert Herr Birzer den Ablauf des Beteiligungsprozesses [siehe Ablaufschema in der Präsentationsdatei im Anhang]. Er weist noch einmal darauf hin, dass der Kontrakt, der am Ende des Verfahrens steht, keine juristische Form hat, sondern die Ergebnisse und Beschlüsse der KAG zusammenfasst. Es handele sich gewissermaßen um die Dokumentation des Diskussionsprozesses. Falles es in Punkten nicht zu einer Einigung kommt, können auch die unterschiedlichen Positionen dort festgehalten werden, im Sinne von „Konsens im Dissens“. Er weist dann auf das über den Beamer zu verfolgende Live-Protokoll und die Möglichkeit hin, den Protokollanten auf Unklarheiten oder Ungenauigkeiten in seiner Mitschrift hinzuweisen.

Danach fragt Herr Birzer, wer das mit der Post versandte Gutachten der DEGES nicht erhalten habe. Herr Hakverdi, Herr Harms, Herr Humburg und Herr von Eitzen merken an, dass sie das Gutachten nicht erhalten haben. Anschließend fragt Herr Birzer, ob es noch Anmerkungen zum Protokoll der letzten Sitzung am 15.06.2009 gibt.

Herr Böhrnsen merkt an, dass der Hinweis auf eine differenzierte Stellungnahme der HPA, den er gegeben hat, nicht richtig dargestellt ist. [Anm. JB: Herr Böhrnsen wird den von ihm überarbeiteten bzw. ergänzten Wortbeitrag per E-Mail an den Protokollanten senden, dieser wird ihn dann in das Protokoll einfügen.]

Herr Staatsrat Dr. Winters weist auf ein Schreiben vom Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V. mit Kritikpunkten zum Verfahren und zu dessen Inhalten hin. Er betont, dass die BSU noch schriftlich in den nächsten Tagen auf die einzelnen Punkte reagieren wird. Er greift jedoch zwei zentrale Punkte heraus und nimmt dazu kurz Stellung.

Zum einen geht es um die Frage, wie sich der Teilnehmerkreis der KAG rechtfertigt. Der Verein kritisiert hier, dass die Zusammensetzung unausgewogen sei. Herr Winters betont, dass man in der BSU lange überlegt hat, wie genau sich der Teilnehmerkreis der KAG zusammensetzen sollte. Letztendlich handelt es sich zu jeweils gut einem Drittel um Vertreter der Bezirksversammlungen, ein Drittel von der BSU und beteiligten Institutionen, sowie einem Drittel aus Initiativen der Betroffenen. Zum anderen hat der Verein in seinem Schreiben das Thema Transparenz angesprochen und im Hinblick darauf kritisiert, dass die geplante Internetseite der BSU zum Beteiligungsverfahren noch immer nicht veröffentlicht wurde. Herr Dr. Winters entschuldigt die Verzögerungen bei der Fertigstellung der Internetseite und sagt, dass das Gutachten der DEGES deshalb per Post verschickt wurde. Abschließend betont Herr Dr. Winters noch einmal, dass die BSU zu dem Schreiben des Vereins Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg noch detailliert Stellung nehmen wird.

Herr Humburg sagt, dass stattdessen auf die Internetseite www.planenimdialog.com, einer Internetseite der Wilhelmsburger Bürgerinitiativen, verwiesen werden sollte.

Herr Birzer weist auf einen zusätzlichen Termin am 03.09.2009 hin, der wegen der vielen Anfragen der Initiativen zur Teilnahme am Verfahren zusätzlich angesetzt wurde. Die Größe der KAG ist begrenzt, um arbeitsfähig zu sein. Deshalb hat man sich für einen zusätzlichen Termin für die Beteiligung der betroffenen Vereine und Initiativen entschieden (Fokusgruppensitzung Anwohnerinitiativen). Die Ergebnisse des Termins werden in das weitere Verfahren eingespeist werden. Dieser Termin dient auch dazu, den kurz darauf stattfindenden Workshop quasi zu „entlasten“.

Herr Birzer betont, dass es das Anliegen der Moderation ist, allen Ideen, die genannt werden, ihren Platz zu geben. Er sagt, dass es bis November genügend Möglichkeiten gebe, alle Anfragen aufzunehmen.

Herr Biljes stellt sich kurz vor und betont, dass der Verein Kirchdorfer Eigenheimer von den Planungen direkt betroffen ist. Er kritisiert, dass der Versand der Unterlagen eine halbe Woche vor dem betreffenden Termin zu spät sei. Die Unterlagen sollten den Teilnehmern der KAG in Zukunft frühzeitiger zugehen. Außerdem kritisiert er die begrenzte Teilnehmerzahl der KAG und weist abschließend darauf hin, dass die Verwendung von Mikrofonen während der Sitzungen für ein besseres akustisches Verständnis der Wortbeiträge hilfreich sei.

Frau Väterlein stellt sich als Vertreterin des Beirates für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg vor. Sie sagt, dass sich der Stadtteilbeirat der Kritik des Vereins Zukunft Elbinsel anschließt. Sie fragt anschließend, an welchem Punkt des Planfeststellungsverfahrens man sich gerade befinde und kritisiert, dass die schriftlichen Fragen durch die BSU noch nicht beantwortet wurden.

Herr Birzer betont, dass die schriftlichen Fragen noch beantwortet werden.

Herr Friewald sagt, dass der derzeitige Verfahrensstand noch weit vor dem formellen Planfeststellungsverfahren liegt.

Herr Humburg fragt, ob sich dies auf die WRS und auf die Hafenuferspanne (HQS) beziehe.

Herr Friewald sagt, dass man sich bei beiden Projekten noch weit vor dem Planfeststellungsverfahren befindet.

Frau Väterlein merkt an, dass sie dann den Zeitdruck nicht versteht.

Herr Staatsrat Dr. Winters weist auf das Ziel hin, die Verlegung der WRS bis 2013 abgeschlossen zu haben.

Herr Friewald sagt, dass mit dem Bund einvernehmen herrscht, dass die Trasse möglichst bis zum Beginn der IBA/igs im Jahr 2013 verlegt wird.

Herr Humburg merkt zunächst an, dass er heute Herrn Rothschild vertritt. Er sagt, dass das vom Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg verfasste Papier Teil des Protokolls werden soll. Von Seiten der BSU sollte genau dargestellt werden, welche Gruppierungen an der KAG teilnehmen. Er äußert den Wunsch, dass die Tagesordnung der Sitzungen jeweils schon im Vorwege an die Teilnehmer der KAG verschickt wird und merkt an, dass die Darstellung der Alternativen in der Tagesordnung der heutigen Sitzung vermisst wird und dass es ein Zeitbudget für die Gegenseite geben soll. Er betont die Forderung nach einem Moratorium, welches lautet: „Keine vollendeten Tatsachen, solange das Verfahren läuft“. Er bemängelt, dass CDU und GAL in ihrem aktuellen Antrag in der Hamburgischen Bürgerschaft schon davon ausgehen, dass die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und die Hafenuferspanne gesetzt sind, bzw. vollendete Tatsachen geschaffen werden. Außerdem sagt Herr Humburg, dass die Bürger die BSU an ihren Erfahrungen teilhaben lassen.

Herr Staatsrat Dr. Winters stimmt dem letzten Punkt von Herrn Humburg zu.

Herr Birzer bittet um kurze Wortbeiträge und weist auf die begrenzte Zeit hin. Er merkt an, dass die Varianten kurz im Plenum angerissen und dann vertieft in den Arbeitsgruppen besprochen werden.

Herr Staatsrat Dr. Winters sagt, dass hier ein guter Vorschlag der BSU vorgestellt wird und dass Alternativen dagegen gestellt werden können und Diskussionsbestandteil sind.

Herr Humburg fragt, ob das Kooperation sei.

Herr Staatsrat Dr. Winters: Sagt ja, er verstehe dies als Kooperation.

Herr Humburg weist auf die Zusage von Bürgermeister Klaus Dohnanyi in den 1980er Jahren hin, dass die HQS nicht gebaut wird.

Herr Staatsrat Dr. Winters sagt, dass vollendete Tatsachen in diesem Verfahren nicht geschaffen werden. Auch der Antrag von CDU und GAL in der Bürgerschaft schaffe keine vollendeten Tatsachen.

Herr Böhrnsen sagt, das Verfahren werde mit „hängender Zunge“ betrieben. Die Dinge klappten nicht. Er bemängelt, dass der 10.07. eine unzureichende Zeitvorgabe zur Information der Beteiligten war und betont, dass die Wilhelmsburger/Moorburger auf dieser Grundlage nur eingeschränkt arbeitsfähig sind. Der Vorlauf reiche nicht aus. Der Zeitrahmen müsse geändert werden, sonst würde sich schleichend ein Misstrauen einstellen.

Bei der Besetzung der KAG könne man die Politiker nicht zu den Bürgern zählen. Er äußert den Wunsch, die KAG solle sich zu jeweils einem Drittel aus Verwaltung, Politik und Bürgern zusammensetzen.

Herr Dr. Osterburg sagt, dass nicht noch weitere formale Unterlagen besprochen werden sollten. Man solle ins Arbeiten kommen und über Inhalte reden, anstatt noch länger bezüglich der Verfahrensfragen zu diskutieren. Er weist auf den unterschiedlichen Informationsbedarf der Teilnehmer der KAG hin. Als Politiker fühle er sich als gewählter Bürger. Er sei an den Inhalten interessiert und für alles offen.

Herr Staatsrat Dr. Winters räumt ein, dass die Vorbereitungszeit für diese Sitzung zu kurz gewesen sei. Er betont, dass thematisch heute die WRS im Mittelpunkt steht. Es sei nicht beabsichtigt, in diesem Verfahren etwas zu verschleppen oder geheim zu halten. Er sagt, dass Informationen immer so schnell wie möglich an die Beteiligten versandt werden und sich das Verfahren einspielen wird.

Er merkt an, dass die Anteile der einzelnen Gruppen der KAG schon etwa Herrn Böhrnsens Wunsch entsprächen.

Abschließend weist er noch einmal auf den klaren Zeitplan des Verfahrens hin.

Herr Lübberstedt weist ebenfalls auf den zu späten Eingang der Informationen hin. Er habe die Unterlagen erst Freitag erhalten und fragt, ob ein zweiter Termin zum Thema WRS möglich sei.

Herr Birzer betont, dass die im Terminplan genannte Themenabfolge ein Vorschlag ist, was nicht bedeute, dass das Thema WRS heute komplett abgeschlossen werden muss.

Anschließend bittet er Herrn Rothe um die Präsentation der untersuchten Varianten und des Verkehrsmengengerüstes.

Herr Rothe präsentiert die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der DEGES.

[Die Präsentation ist im Anhang dieses Protokolls zu finden. An dieser Stelle werden nur Stichworte genannt, die sich nicht direkt auf den Folien wiederfinden.]

Herr Rothe stellt die Varianten des verkehrsgerechten Ausbaus der bestehenden Trasse der WRS und der Verlegung an die Bahn, also die städtebaulich bessere Lösung durch die Bündelung mit dem Schienenstrang, aneinander gegenüber. Er merkt an, dass bei der Untersuchung auch die unterschiedlichen Nord- und Südvarianten der HQS als Optionen berücksichtigt wurden.

Zudem betont er, dass die alte Vorstellung der Straßenplaner, A252 und A253 müssten durch eine Autobahn miteinander verbunden werden, überholt ist. Es handelt sich also um

eine Verlegung der B4/75 unter Baulast des Bundes. Der Regelquerschnitt der Trasse wird entsprechend des erwarteten Verkehrsaufkommens ausgelegt.

Herr Rothe erklärt, dass jede einzelne Fahrspur ca. 15.000-18.000 Fahrzeuge am Tag bei fließendem Verkehr verträgt und dass insgesamt 16 Fahrspuren nötig seien, um den gesamten Verkehr im Hafengebiete bzw. in Wilhelmsburg in Nord-Süd-Richtung abzuwickeln. Bei Wegnahme von Fahrspuren, also z.B. bei einem (Teil-)Rückbau der B4/75 ohne Ersatz entsteht Verdrängungsverkehr, der sich negativ auf die umliegenden Wohngebiete auswirkt.

Hinsichtlich der Prognosen weist Herr Rothe darauf hin, dass zunächst die Jahre 2013/2015 als Grundlage genommen wurden und dass bis dahin noch große Steigerungen des Verkehrsaufkommens zu erwarten seien. Als längerfristigen Horizont gibt er das Jahr 2025 an und sagt, dass bis dahin das Verkehrsaufkommen nicht mehr stark wachsen werde.

Herr Rothe weist darauf hin, dass bei einem Rückbau der B4/75 Verlagerungen von 18.000 Kfz von der WRS auf die Georg-Wilhelm-Straße zu erwarten sind. Bei einer Verlegung an die Bahn werden die Belastungen der WRS und der Georg-Wilhelm-Straße leicht reduziert.

Hinsichtlich der Aussagekraft von Prognosen sagt Herr Rothe, dass nur bei den Fällen, wo eine Maut erhoben wird, die Prognosezahlen nicht erreicht werden. Als Beispiele nennt er den Herrentunnel in Lübeck und den Warnowtunnel in Rostock. In anderen Fällen werden die Prognosewerte nach seiner Aussage oft leider noch übertroffen.

Dann weist er noch einmal auf die Überlagerung des Lärms von Schiene und Straße entlang der verlegten WRS hin.

Abschließend gibt Herr Rothe zu bedenken, dass die Machbarkeitsstudie hinsichtlich der Bezeichnung Bundesautobahn bzw. Bundesstraße teilweise nicht mehr auf dem aktuellen Stand ist.

Frau Garlipp fragt nach der Berücksichtigung des Verkehrs aus Buxtehude und Stade entlang der B73. Sie ist der Auffassung, dass hier bezüglich des Quell-/Zielverkehrs der WRS Zahlen unterschlagen wurden.

Herr Rothe antwortet, dass diese Zahlen in der Projektstudie für die HQS berücksichtigt werden, dass diese aber noch nicht abgeschlossen ist. Sobald sie fertig ist, wird sie den Teilnehmern der KAG zugestellt werden. Er weist darauf hin, dass unterschieden werden muss zwischen Nord-Süd-Verkehr und West-Ost-Verkehr – und dass die HQS den Ost-West-Verkehr bündeln soll.

Anschließend betont er, dass die Folie zum Quell-/Zielverkehr nur eine Momentaufnahme für die Süderelbbrücke ist. Sie zeigt nur die wichtigsten Bereiche, von denen der Verkehr der WRS kommt bzw. zu denen er fließt. Hier stellt der Verkehr aus Harburg den weitaus größten Anteil dar, der zum großen Teil nach Wilhelmsburg führt sowie nach Hamburg.

Frau Väterlein kritisiert, dass die Erwähnung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) fehlt und weist darauf hin, dass ein der ÖPNV ein großes Entlastungspotenzial für die Straßen bietet. Sie bemängelt, dass Anreize zur Verlagerung in Richtung ÖPNV nicht erwähnt wurden.

Herr Klein fragt, ob die angegebenen Belastungszahlen sich auf den Pendlerverkehr fokussieren oder den Tagesdurchschnitt abbilden.

Herr Rothe sagt, dass es sich um den Tagesdurchschnitt handelt.

Herr Harms fragt nach der Unterscheidung zwischen gewerblichem und privatem Verkehr bei den Berechnungen.

Herr Rothe antwortet, dass LKW-Anteile als Zahlen vorhanden sind, hier aus Gründen der Übersichtlichkeit aber nicht genannt wurden.

Herr Böhrnsen sagt, dass es sinnvoll wäre, die HQS zuerst zu behandeln, da sie zu einer Verlagerung von deutlich mehr Verkehren führt.

Herr Pfeffermann sagt, dass der Verkehr vorhanden ist und lediglich auf die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße verlagert würde. Die Reihenfolge der Bearbeitung sei nicht entscheidend.

Herr von Eitzen fragt, inwieweit die Entwicklungen bzgl. Logistikflächen berücksichtigt wurden. Er möchte wissen, ob Ist-Zahlen als Grundlage genommen oder ob die weitere Hafententwicklung und der Ausbau der Schiene unterstellt wurden.

Herr Rothe antwortet, dass die Hafententwicklung berücksichtigt wurde. Er merkt an, dass Prognosen für die wirtschaftliche Entwicklung natürlich immer schwierig seien. Es sind aber die Entwicklung des Güterverkehrs und die des ÖPNV mit eingeflossen. Es sei von einer starken Entwicklung im Bahnverkehr ausgegangen worden.

Herr Böhrnsen fragt, welche Hafententwicklung genau denn unterstellt wurde.

Herr Rothe sagt, dass eine Entwicklung unterstellt wurde, die von der der letzten sechs Monate abweicht.

Herr Birzer bittet darum, den Zeitplan zu berücksichtigen und tatsächlich nur Sachfragen zu stellen.

Herr Humburg fragt, ob die genannten Zahlen zur Verfügung gestellt werden.

Herr Rothe sagt, dass die vorgestellte Präsentation und später auch Zahlen zur Hafententwicklung zur Verfügung gestellt werden.

N.N. fragt, ob das Thema Verkehr insgesamt behandelt wird oder ob nur der Straßenverkehr berücksichtigt wurde. N.N. weist u.a. auf den Metronom, das Thema Radwege und den Fährverkehr hin.

Herr Hakverdi möchte wissen, warum PPP-Projekte, wie die genannten Beispiele aus Warnemünde und Lübeck, nicht mehr so positiv bewertet werden und fragt, was sich in dieser Hinsicht verändert hat.

Er hält es für einen groben Fehler, erst die WRS und dann die HQS zu behandeln, denn für ein integratives Verkehrskonzept müssen unterschiedliche Zusammenhänge mit einbezogen werden. Als Beispiele nennt er die A20 mit der Elbquerung bei Glückstadt, die Pendlerpauschale und den ÖPNV. Wenn so viel Geld ausgegeben werde, müsse erst ein Verkehrskonzept ausgearbeitet werden, und dann – gewissermaßen in „Deduktion“ – gehandelt werden.

Herr Staatsrat Dr. Winters weist zunächst darauf hin, dass das Amt V der BSU für Verkehr insgesamt zuständig ist und dass bestimmte Annahmen als Grundlage notwendig sind. Im DEGES-Gutachten sei ein Wachstum des ÖPNV unterstellt. Er sagt, dass alle sinnvoll zu berücksichtigenden Punkte mit einbezogen seien. Auch die Attraktivität des ÖPNV über die Elbinsel werde von Seiten des Amt V erkannt. Man arbeitet daran, die Kapazitäten des ÖPNV in Richtung nördlich der Elbe zu erhöhen.

Herr Birzer erläutert die Aufteilung in vier Arbeitsgruppen, in denen mögliche Varianten der WRS nun diskutiert werden sollen und beendet den ersten Teil des Plenums.

Fortsetzung der Plenums nach einer Arbeitsphase in Gruppen:19:20 Uhr

Herr Birzer leitet die Präsentation der in den Arbeitsgruppen erarbeiteten Inhalte ein und bittet jeweils einen Teilnehmer, die Ergebnisse zu präsentieren.

[Anm. JB: Die Inhalte der von den Gruppen angefertigten Charts sind im Anhang dieses Protokolls zu finden.]

Herr Klein präsentiert die Ergebnisse der Arbeitsgruppe 1.

Arbeitsgruppe 1

Variante 1: Bestandsnetz

Flächennutzung verändern (Container-Leerlager) → Umwidmung

Was ist gut/schlecht am Status quo?

Zerschneidungswirkung (-)

igs-Gelände wird belastet (-)

Bypass-Funktion (+)

Zieht in dem aktuellen (schlechten) Zustand keinen zusätzlichen LKW-Verkehr an (-)

→ eine andere Variante darf nicht mehr Verkehr anziehen

→ Status Quo hat viele Nachteile

→ aktueller Damm hat auch Schutzwirkung → Verlegung nur mit Umwidmung Flächennutzung

Variante 2: Verlegung

Zerschneidungswirkung vergleichbar mit Status quo (1x tief oder 2x kleine Schnitte)

Datenbasis für Prognosen vorstellen!

Für alle Varianten gilt: Muss Teil eines Verkehrskonzepts sein.

In Arbeitsgruppe 1 gab es eine interessante Diskussion. Das Bestandsnetz stand hier im Mittelpunkt. Man ist sich einig, dass der aktuelle Zustand nicht zufriedenstellend ist und fordert einen stärker intensivierten und weitreichenderen Prozess.

Herr Penner präsentiert die Ergebnisse der Arbeitsgruppe 2.

Arbeitsgruppe 2

Variante 1: Ausbau im Bestand

Lärm
Städtebauliche Chancen
Wechselwirkung mit der HQS
Überforderung mit Veränderung?
Auswirkung „Modal Split“

Variante 2: Verlegung → Bahn

+ städtebauliche Chancen
Lärm
Wechselwirkung mit der HQS
Trennwirkung
Überforderung mit Veränderung?
Auswirkung „Modal Split“

Ziel: in Wilhelmsburg darf es nicht lauter werden!

Die Arbeit in der Gruppe war interessant, weil sie Vertreter aus Veddel, Wilhelmsburg und Harburg umfasste.

Es wurden zwei Varianten bearbeitet: Ausbau im Bestand und Verlegung an die Bahn. Es wurde herausgearbeitet, dass es wenig direkte aber viele indirekte Wechselwirkungen zwischen HQS und WRS gibt. Als Problem wurde die Verlegung der AS Wilhelmsburg Mitte nach Norden erkannt, da dies Schleichverkehre verursachen könnte. Außerdem wurde die Gefahr der späteren Verbindung zwischen HQS und WRS diskutiert. Dazu merkt Herr Rothe an, dass ein späterer Anschluss der HQS mit der WRS schon auszuschließen ist, weil dieser zu teuer sei.

Zudem wurde in der AG die Frage behandelt, ob es entlang der Bahntrasse mit der WRS leiser wird, wenn gerade kein Zug fährt. Laut der DEGES werde es zumindest nicht schlechter, bei zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen sogar besser.

Auch die Möglichkeit des Ausbaus im Bestand bei Verlegung der AS Wilhelmsburg-Mitte nach Norden wurde diskutiert. Hier geht der Verkehr durch Gewerbegebiete nach Wilhelmsburg.

Es gab jedoch kein Votum für die Bestandsvariante.

Herr Humburg präsentiert die Ergebnisse der Arbeitsgruppe 3.

Diese Gruppe hat keine Aufzeichnungen angefertigt. Es gab in dieser Gruppe auch keinen Konsens und keinen Austausch über Varianten. Herr Humburg weigerte sich, über Varianten von Quasi-Autobahnen zu diskutieren. Vielmehr gab es ein Plädoyer für eine andere Reaktion. Keine Stadt plane mehr Autobahnen im Zentrum, das Gegenteil sei der Fall. Interessante Fragestellungen in der Gruppe betrafen weiterhin den möglichen Zielkonflikt zwischen Verlegung der WRS und dem Ausbau der Bahn. Dieser Aspekt muss nach Ansicht der AG3 in diesem Verfahren vertieft werden. Herr Humburg weist auch noch einmal auf die Anmerkung von Frau Garlipp hin: Bostelbek ist stark belastet, die WRS aber weit weg. Trotzdem bestehe großer Diskussionsbedarf, wie auch in diesem Bereich mit den Verkehrsproblemen umgegangen werden kann. Ein zentrales Problem ist die isolierte Betrachtung der WRS, der eine bessere, integrative Betrachtung gegenübersteht.

Herr von Eitzen ergänzt, dass auch das Thema Lärmschutz als entscheidender Rahmenfaktor vertieft diskutiert wurde. Es müsse intensiv diskutiert werden, wie dieser finanziert und erfolgen soll. Er bezeichnet es als ungünstig, dass der Lärmschutz erst am Ende der heutigen Sitzung vorgestellt wird.

Herr Biljes präsentiert die Ergebnisse der Arbeitsgruppe 4:

Arbeitsgruppe 4

Variante 1: Bestand

(+)
bleibt Bundesstr.
Innerer Verkehr bleibt so?

(-)
Entwicklung Stadt
Wilhelmsburger Mitte
igs-Park
Kein Lärmschutz
Zerschneidung
Sicherheit
[die letzten vier Punkte sind eingekreist und durch einem Pfeil mit den
Positiv-Punkten von Variante 2 verbunden]

Arbeitsgruppe 4

Variante 2: Verlegung an die Bahn

(+)

Lärmschutz Str.+ Bahn
Voraussetzung: LS Bahn
Neue Wohnungsbauflächen
Neuordnung Containerflächen

(-)

Feinstaubbelastung höher
Zerschneidung bleibt
Lösung innerer Verkehr
Mehr Verkehr
AS Rotenhäuser Str. → Neuenf. Str. soll bleiben
Gefahr Kreuz Süd
Wertverluste

Arbeitsgruppe 4

Variante 3: Westtangente

(+)

langfristiger
Belastung der Wohngebiete fällt weg
Hafenerschließung für LKW

(-)

Leistungswirkung
länger
Ausweichverkehre
Entlastung?
Erreichbarkeit Wohngebiete

Hier ist man nicht so weit gekommen in der Diskussion bzw. bei dem Gespräch um die Varianten. Man war sich einig, dass die Bestandsvariante nur wenig Vorteile bringt. In diesem Zusammenhang wurde auch die Feinstaubbelastung thematisiert.

Bei der Variante der Verlegung an die Bahn mit mehr Lärmschutz nur an der WRS wurde herausgearbeitet, dass der Bahnlärm – insbesondere der Güterzüge – punktuell sehr

belastend ist. Lärmschutz sollte also für Bahn und WRS überlappend geschaffen werden. Eine Tunnellösung sei jedoch die bessere Variante.

Die Verlegung der AS Wilhelmsburg-Mitte nach Norden wird als zusätzliche Belastung der Rotenhäuser Straße und bestimmter Wohngebiete gesehen. Ein Problem ist auch, dass das Einkaufszentrum an der Neuenfelder Straße dann abgeschnitten würde und keine direkte Anbindung mehr an die WRS hätte.

Herr Harms ergänzt, dass auch die Gefahr der Aufstufung zur BAB gesehen wurde. Außerdem wurde auch eine Variante auf HPA-Gelände im Westen diskutiert.

Herr Denien merkt an, dass die städtebaulichen Möglichkeiten im Fall einer Verlegung der WRS berücksichtigt werden sollten. Hier bestünden große Chancen, die Flächen bis hin zum Spreehafen neu zu nutzen, bzw. zu gestalten. Zum einen könnte neue Wohnbebauung entstehen. Zum anderen könnten die Gewerbebetriebe neu geordnet werden. U. a. gebe es einen Container-Betrieb, der heute in der Nähe der Wohnbebauung liegt und diese stört. Dies könnte im Zuge der Umnutzung verändert werden.

Herr Rothe hält einen Vortrag zum Thema Lärmschutz [siehe Präsentation im Anhang].

Frau Garlipp fragt nach dem so genannten „Schienenbonus“. Hier bestehe ein Widerspruch zwischen EU-Umgebungslärmrichtlinie und Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV).

Herr Kirchmair bestätigt, dass die Umgebungslärmrichtlinie und die BImSchV nicht völlig zusammen passen.

Herr Böhrnsen weist auf das Thema der Lärmaktionsplanung hin.

Herr Kirchmair antwortet, dass es sich um Nachtpegel-Angaben auf 6,3m (1. Obergeschoss) handelt.

Herr Rothe weist darauf hin, dass die Lärm-Grenzwerte heute bei 11.000 Wohneinheiten überschritten werden. Diese Werte können durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen entlang der verlegten WRS deutlich verbessert werden [siehe Präsentationsfolie].

Herr Hakverdi zeigt sich enttäuscht über die bisherigen Messungen, wie sie gerade dargestellt wurden. Er fühlt sich missverstanden und konkretisiert seine bereits in der ersten KAG gestellte Frage: Hört man den Straßenverkehr bei einer verlegten WRS, ohne Berücksichtigung der Bahnemissionen, mehr oder weniger? Welche Werte ergeben sich bei der Durchfahrt eines ICE, eines Güterzuges oder einer S-Bahn zusammen mit dem Straßenlärm der verlegten WRS?

Herr Böhrnsen sieht es als Problem, dass die klimatischen Verhältnisse, wie z. B. die Luftfeuchtigkeit, nicht berücksichtigt wurden und nennt die Relevanz dieses Aspektes im Bereich Moorburg als Beispiel.

Herr Kirchmair sagt, dass unterschiedliche Wetterlagen bei der Untersuchung berücksichtigt wurden.

Hr Böhrnsen fragt nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie, die die Grundlage für die Lärmaktionsplanung darstellt.

Herr Kirchmair bestätigt, dass die EU-Richtlinie die Grundlage für die Lärmaktionsplanung bildet. Dies beinhaltet verkehrslenkende Maßnahmen und z.B. ÖPNV, bezieht sich aber nicht auf den Neubau oder die Änderung von Straßen. Zudem sagt er, dass die Lärmschutzvorsorge der BImSchV straffer ist als die Lärmaktionsplanung.

Frau Väterlein sagt, dass sie durch die Art des Vortrags überfordert ist und sich kein Bild machen kann. Sie fragt erneut nach dem ÖPNV. Sie möchte wissen, wie die Situation an den S-Bahnstationen ist - an denen man nichts vom Lärmschutz hat - und weist auf den starken Lärm beim Warten am Bahnsteig hin. Sie möchte wissen, was hier geplant ist.

Herr Dr. Osterburg sagt, dass der Lärmschutz an der WRS bereits eine Verbesserung der Lärmsituation und keine Zunahme des Lärms bedeute. Die Hinzunahme des Bahnlärms sei eine andere Frage. Die Bahn habe noch keine Zusage bzgl. eines vollständigen Lärmschutzes gemacht. Er wolle auch vollständigen Lärmschutz an der Bahn.

Herr Harms weist auf die Betroffenheitsanalyse hin. Eine Überschreitung des Grenzwerts bei 11.000 WE sei ein Lärmwert, der nicht zu akzeptieren ist. Er fragt, wann die Bahn endlich mit den Lärmschutzmaßnahmen beginnt. Außerdem möchte er wissen, welche Lärmschutzvariante die DEGES empfiehlt.

Herr Martens sagt, dass bei der Neuplanung des S-Bahnhofs Wilhelmsburg der Lärmschutz des Bahnhofs selbst berücksichtigt wurde. Es sei Platz, nach Westen eine Lärmschutzwand zu ziehen.

Hr Biljes weist darauf hin, dass die Lärmbelastung von der Windrichtung abhängig ist. In Kirchdorf beispielsweise höre man bei Ostwind die A1, bei Westwind die Bahn. Der Bahnlärm sei in Spitzen zu sehen, die Güterzüge stellten den größten Teil der Belastung dar. Diese verkehren zudem häufig während der Ruhezeiten.

Herr Rothe sagt, dass eine verbindliche Aussage für eine Lärmschutzvariante schwierig sei, zumal man sich noch nicht im Planfeststellungsverfahren befindet. Mindestens solle Variante A realisiert werden, ideal wäre selbstverständlich, dann Variante C. Für die weiteren Untersuchungen werde Variante A als Basis genommen.

Herr Kirchmair sagt, dass man sich bei den Lärmschutzfragen auf die Wohngebiete konzentriert hat. Der Bahnhof sei ein Problem, das außerhalb der Betrachtung liegt. Bestimmte Nutzungen habe man von der Untersuchung ausgeschlossen, wie z. B. Parkanlagen, die mit Straßenbauprojekt rechtlich nichts zu tun haben.

Herr Pfeffermann weist darauf hin, dass die Varianten B und C Lärmschutzwände zwischen den Gleisen und damit auch eine Verbesserung der Bahnhofssituation bedeuten.

Herr Gilberz weist darauf hin, dass die Bahn ihren Rangierbetrieb bereits von Wilhelmsburg nach Maschen verlagert hat. Das sei gut für die Bürger, die sich hier im Bewusstsein angesiedelt haben, dass hier Lärm vorhanden ist. Wenn der Bund die Bahn bei „wesentlichen Änderungen“ auffordere, die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, werde die Bahn dies tun.

Herr Harms fragt, wenn genau die Lärmschutzmaßnahmen ergriffen werden.

Herr Gilberz antwortet, dass Lärmschutzmaßnahmen nur dann ergriffen werden, wenn Änderungen im Gleisbereich erfolgen. Wenn nicht gebaut wird, gibt es auch keinen Lärmschutz. Es sei denn, der Bund legt neue Regelungen fest. Wenn die WRS verlegt werden soll, gibt es ein Planfeststellungsverfahren und damit verbunden automatisch auch ein Lärmgutachten. Dann wird die Bahn auch die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzmaßnahmen ergreifen.

Herr Dr. Osterburg sagt, dass der Wortbeitrag der DB der Runde nicht hilft. Er geht davon aus, dass die Bahn sich bewegen wird. Er wünsche sich eine Verbesserung der Situation. Der Beitrag sei aus seiner Sicht nicht die Position, die bei der Bahn vorherrscht. Man wünsche sich eine andere Rolle der Bahn.

Herr Humburg macht drei Vorschläge zum Verfahren: 1. Bundesverkehrsminister Tiefensee soll nach der Sommerpause – und vor der Wahl – zu einer gemeinsamen Ortsbegehung eingeladen werden. 2. Von diesem Gremium sei das Signal auszusenden, dass eine Baustelle während der IBA/igs im Jahr 2013 nicht denkbar sei. Entweder wird die Verlegung bis zur IBA/igs abgeschlossen oder sie wird vorher nicht begonnen. 3. Bei der nächsten KAG-Sitzung sollte eine Gegenvariante durch Bürgergruppen vorgestellt werden, wenn ein relevanter Anteil der Gruppen sich auf eine darzustellende Lösung einigen kann.

Herr Dr. Osterburg befindet es für gut, wenn das integrierte Verkehrskonzept nicht zu kurz kommt.

Herr Birzer merkt an, dass der Vorschlag, Herrn Tiefensee einzuladen, mit der BSU diskutiert werde. Er sieht jedoch wegen der engen Terminlage in der heißen Phase des Wahlkampfes kaum eine Chance, Herrn Tiefensee nach Hamburg zu bekommen. Gegen den Vorschlag der Präsentation einer Gegenvariante gibt es aus dem Plenum keine Einwände.

Er bedankt sich für die vielfältigen Anregungen während der heutigen Sitzung und verweist auf die nächste Sitzung am 31.08.2009 im Bürgerhaus Wilhelmsburg.

gez. Johannes Bouchain

17.07.2009