

Protokoll der 4. Kernarbeitsgruppensitzung am 21.09.2009

Ort: Elbcampus Harburg

Beginn: 17:00 Uhr

Anwesende:

Stefan Benzing (*Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt*)
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*)
Ralf-Dieter Fischer (*CDU-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg*)
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*)
Jens Hardele (*Stadtteilbeirat Veddel*)
Olaf Harms (*DIE LINKE-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte*)
Jürgen Heimath (*SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg*)
Dirk Holm (*Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.*)
Jochen Klein (*Verein Kirchdorfer Eigenheimer*)
Rika Kramer (*Senatskanzlei der Freien und Hansestadt Hamburg*)
Hans-Jürgen Maass
Torsten Meinberg (*Bezirksamt Hamburg-Harburg*)
Norbert Nähr (*Superurban PR*)
Jörg Penner (*Bezirksamt Hamburg-Harburg, ab 18:10 Uhr*)
Peter Pfeffermann (*DEGES*)
Ronald Preuß (*GAL-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte*)
Fred Rebensdorf (*SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte*)
Heinrich-Michael Röfer (*Hamburg Port Authority*)
Bernd Rothe (*DEGES*)
Prof. Michael Rothschuh (*Verein Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg e.V.*)
Sören Schinkel (*Ständiger Gesprächskreis Moorburg*)
Anne Schulz (*Stadtteilbeirat Veddel*)
Thorsten Schulz (*Bezirksamt Hamburg-Mitte*)
Prof. Dr. Hartmut Topp (*IBA-Kuratorium*)
Karsten Vollrath (*Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt*)
Immo von Eitzen (*FDP-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg*)

Moderation: Markus Birzer

Protokoll: Johannes Bouchain

Herr Birzer begrüßt die Anwesenden und weist darauf hin, dass man inzwischen über die Halbzeit des Beteiligungsprozesses hinaus sei, der mit dem Workshop, den Infoveranstaltungen und den Sitzungen der Kernarbeitsgruppe (KAG) ca. 33 Std. umfasst. Zudem merkt er an, dass die KAG heute fast vollständig ist. Ein paar Mitglieder würden immer fehlen, aber die relativ konstante Besetzung sei gut für den Prozess.

Anschließend gibt er einen kurzen Rückblick zu den letzten Veranstaltungen: bei der Fokusgruppe Anwohnerinitiativen am 03.09. im Elbcampus gab es sechs Stationen zu unterschiedlichen Varianten von Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) und Hafenuerspange (HQS), zu denen die ca. 60 Anwesenden in einem Rundgang ungefähr 220 Argumente (Vor- und Nachteile sowie allgemeine Anmerkungen und Anregungen) zusammentrugten. Beim Workshop am 12.09. wurden diese Stationen ergänzt, es kamen ca. 50-70 Argumente dazu, so dass nun knapp 300 Argumente gesammelt wurden. Es gab zwar einige Doppelungen, aber insgesamt wurde das Ziel, umfassenden Argumente zu den Variantenlösungen zusammenzustellen, erreicht.

Herr Birzer gibt einen kurzen Ausblick auf den weiteren Prozessverlauf und sagt, dass es nach der heutigen Sitzung noch drei Veranstaltungen geben wird, darunter die Infoveranstaltung am 02.11., bei der das vorläufige Ergebnis des Beteiligungsprozesses diskutiert werden soll. In der letzten KAG-Sitzung am 09.11. soll dann der Kontrakt fertig gestellt werden.

Im Hinblick auf den Programmablauf der heutigen Sitzung sagt Herr Birzer, dass es um eine Auseinandersetzung mit den Alternativen gehen wird, wobei insbesondere noch einmal auf den Vorschlag von Herrn Prof. Rothschild eingegangen werden soll. Die Vertreter der DEGES und der BSU seien anwesend, somit sei diesbezüglich heute eine intensive Diskussion möglich. Zudem sollen Überlegungen zum Kontrakt angestellt werden, der noch geschrieben werden muss. Hier müssen die Inhalte und das genaue Vorgehen geklärt werden. Die Veranstaltung soll bis 20:00 Uhr dauern.

Herr Birzer fragt, ob es Anmerkungen aus dem Plenum gibt.

Herr Böhrnsen möchte wissen, wann die Mitglieder der KAG die genauen Unterlagen zu der am 03.09. von der DEGES eingebrachten neuen Variante der HQS-Südtrasse erhalten werden.

Herr Rothe gibt den Hinweis, dass bei der weiteren Untersuchung der HQS an Schwerpunktstellen eine alternative Führung innerhalb des südlichen Korridors untersucht wurde. Man habe zum Beispiel auch geschaut, ob es Alternativen zu einer neuen Hochbrücke über die Süderelbe gibt und auch im Bereich Kornweide weitere Überlegungen zur Ausführung in diesem Bereich angestellt. Es gebe hier noch kein über die bereits zu Verfügung gestellte Projektstudie hinausgehendes Ergebnis.

Wenn man zum Ergebnis komme, dass die von Herrn Böhrnsen angesprochene neue Linienführung weiter südlich im Moorburger Bereich vorteilhaft sei, würden die nötigen Informationen an die BSU gehen, die sie dann der KAG zur Verfügung stellen wird.

Herr Böhrnsen weist darauf hin, dass diese noch nicht abschließend betrachtete neue Südvariante bereits als Vorzugsvariante dargestellt wurde.

Herr Pfeffermann sagt, dass es sich nur um ein Detail innerhalb des südlichen Korridors handele. Er verstehe nicht ganz, was genau die Probleme und Sorgen sind, die Herr Böhrnsen hier hat.

Herr Böhrnsen fragt, wofür die Unterlagen zur Projektstudie zur Verfügung gestellt wurden, wenn sich die Vorzugsvariante plötzlich ändert.

Herr Rothe sagt, bei der Untersuchung ging es um die Vorzugslösung Südkorridor allgemein, man schaue jetzt aber weiterhin nach Optimierungsmöglichkeiten in bestimmten Bereichen.

Herr Böhrnsen sagt, man müsse die Unterlagen erhalten, wenn etwas Neues vorgestellt wird.

Herr Birzer fasst zusammen, dass also eine Untervariante der HQS-Südtrasse vorgestellt wurde, deren vertiefte Untersuchung noch in Bearbeitung sei. Er fragt die Vertreter der DEGES, wie lange es voraussichtlich noch dauern wird, bis die Ergebnisse zur Verfügung gestellt werden können.

Herr Rothe sagt, hierzu könne man noch keine genauen Angaben machen, es werde voraussichtlich noch ein paar Wochen dauern. Es gebe hier noch Abstimmungsbedarf und die Untersuchung müsse gut abgewogen sein. Die DEGES-Projektstudie sei bis dahin aber als vorläufiges Endergebnis zu betrachten.

Herr Böhrnsen fragt, ob es also bis zum Ende des Beteiligungsprozesses keine neuen Unterlagen geben werde.

Herr Rothe weist darauf hin, dass die Untersuchung von vielen Faktoren und Akteuren abhängig sei, u.a. von den Hafengebäudeplanungen. Ein verbindliches Ergebnis sei nicht schnell möglich.

Herr Franke sagt, man befinde sich hier vor der Linienbestimmung. In Flächenländern sei in solchen Fällen die Rede von Korridoren mit 200 m Breite rechts und links der Trasse. In diesem Fall seien erste Übersichtspläne erstellt worden, in die die Trassen eingetragen wurden. Man habe den Beteiligten und Betroffenen die Möglichkeit geben wollen, sich zu äußern – u.a. der Bezirk Harburg habe sich schon detailliert zur südlichen Trasse geäußert. Anhand der Übersichtspläne sei den Beteiligten die Führung der Südtrasse vor Augen geführt worden.

Herr Böhrnsen sagt, er sei mit diesem Vorgehen nicht zufrieden.

Herr von Eitzen sagt, dass es demnach kein neues Ergebnis vor Ende des Prozesses geben werde und dass die neue Variante innerhalb des Beteiligungsprozesses trotzdem als Vorzugsvariante dargestellt wurde. Er fragt, ob dies noch korrigiert werde.

Herr Rothe sagt, es habe Irritationen im Workshop gegeben, weil man die Alternative südlich des Umspannwerks in Moorburg auch dargestellt habe. Er weist noch einmal darauf hin, dass man sich in der Phase der Vorbereitung der Linienbestimmung befinde und dass u.a. auch noch keine detaillierten Angaben zum Lärmschutz möglich seien.

Herr von Eitzen fragt, warum man dann von der ursprünglichen Variante abgewichen sei.

Herr Rothe sagt, man müsse gucken, ob die Alternativen für Moorburg günstiger seien. Man sei hier lediglich in die vertiefte Untersuchung eingestiegen. Er sehe keinen Verstoß gegen das Verfahren in der Darstellung der neuen Südvariante.

Herr Friewald sagt, man müsse sich klar machen, in was für einem Verfahren man sich hier befinde. Bis zum Zeitpunkt der Planfeststellung sei ein intensives Verfahren notwendig um bestmögliche Lösungen zu erreichen. Es gehe in der vertieften Untersuchung lediglich darum, herauszufinden, wie man es noch besser machen kann. Er bittet darum, das Verfahren nicht gegen die Kollegen zu instrumentalisieren, die die Untersuchung durchführen.

Herr Böhrnsen sagt, dies sei soweit alles richtig, aber die Variante der Südtrasse sei in der Untersuchung nicht vorhanden. U.a. habe hier auch keine Schutzgüterabwägung stattgefunden. Trotzdem werde die Trassenführung südlich des Umspannwerks öffentlich diskutiert, z.B. in der *taz*. Man habe in der KAG jedoch nur Informationen über das, was als Linienführung vorgestellt wurde.

Herr Pfeffermann merkt an, dass man sich vor der Linienbestimmung befinde, d.h. es gibt noch keine festgelegte Trasse. Die neue Variante werde aber u.a. in das Scoping-Verfahren mit eingespeist werden und sie werde mit in die Untersuchung eingehen.

Herr Böhrnsen bemängelt, dass es keine ausreichende Verbindung zwischen der DEGES/BSU und den Betroffenen gebe. Es werde hier an Trassen gearbeitet, von denen die Betroffenen nichts wissen.

Herr Benzing fragt nach, ob nicht die Bezeichnung als Vorzugsvariante zunächst im Vergleich zur Nordvariante zu sehen sei, nicht bezüglich einer bestimmten Variante der Südtrasse.

Herr Böhrnsen sagt, dass es aber eine klare Aussage gegeben habe: die neue Südvariante sei die Vorzugsvariante.

Herr Benzing fragt, ob man sich mit der neuen Südvariante noch im ursprünglichen Korridor befinde.

Herr Böhrnsen sagt, die DEGES arbeite an Trassen, von denen die Betroffenen nichts wissen, dazu sei er nicht hier.

Herr Preuß sagt mit Verweis auf die Tagesordnung, dass es heute darum geht, die Alternativen zu besprechen. Man solle nun zur eigentlichen Diskussion diesbezüglich kommen.

Herr Birzer weist darauf hin, dass die Position zur neuen Südvariante zu Protokoll gegeben wurde und dass man nun zu den Punkten der Tagesordnung übergehen werde.

Herr von Eitzen sagt, man wolle niemandem einen Vorwurf machen, aber wenn man das Vertrauen der Leute haben wolle, müsse man bestimmte Ansprüche erfüllen.

Herr Birzer fasst die bisherige Diskussion zusammen. Es sei klar geworden, dass Unterlagen nicht immer sofort zur Verfügung gestellt werden können. Sobald neue Ergebnisse verfügbar seien würden diese aber umgehend im Internet veröffentlicht.

Herr Benzing sagt, dass Verfahren sei mit dem Kontrakt ja nicht vollständig abgeschlossen, in den Kontrakt könne auch mit aufgenommen werden, welche Varianten noch zu untersuchen sind.

Herr Birzer bittet Herrn Prof. Rothschuh um die Erläuterung der Station 7 des Rundgangs, „Verkehrslösung auf den Elbinseln ohne zusätzliche Autobahnen“.

Herr Prof. Rothschuh trägt die Idee zur „Verkehrslösung ohne Autobahnen“ vor. Diese Variante habe sich aus dem Diskussionsprozess insbesondere von Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg ergeben, er wolle hier zudem eigene Akzente benennen.

Hinsichtlich der DEGES-Studie, sagt er, habe es den klaren Auftrag gegeben, ausschließlich zu ermitteln, welche Trasse innerhalb vorgegebener Korridore die verhältnismäßig beste Variante einer Autobahn ist, die in der Regel Hafenuferspange genannt wird. Der Auftrag sei nicht gewesen zu untersuchen, ob eine HQS überhaupt benötigt wird oder ob sie realistischerweise zu erwarten ist. Dies entscheide zudem nicht Hamburg alleine, sondern letztlich der Bund.

Hamburger Verkehrssenatoren aller Couleur, SPD, CDU, FDP und Schill-Partei, hätten in den vergangenen 30 Jahren beim Bund den Antrag gestellt, dass die HQS vorrangig in die Bundesverkehrswegeplanung aufgenommen und vom Bund das Geld zur Verfügung gestellt würde. Alle Bundesregierungen aber hätten unabhängig von ihrer politischen Farbe (SPD-FDP, CDU-FDP, SPD-Grüne, CDU-SPD), kein Geld dafür bereitgestellt. Die zuletzt linienbestimmte Nordvariante der HQS habe bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans bei erwarteten Kosten von 475 Mio. Euro ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4 erreicht, was bei weitem nicht für den finanzierbaren vordringlichen Bedarf im BVWP ausreichend gewesen sei. Die neue Südvariante koste 700 Mio. EUR., das würde auch nicht dadurch weniger Geld, dass man heute für eine mittlerweile veränderte Nordtrasse noch mehr Geld berechne.

Herr Prof. Rothschuh sagt, die HQS werde nicht kommen, wenn man nach vertretbaren Gesichtspunkten handelt.

Die „Prognose“ der DEGES für 2025 gehe explizit davon aus, dass bis dahin die A26 und auch andere Autobahnen im Großraum Hamburg gebaut seien; zudem unterstelle sie, dass der Containerumschlag bis 2025 auf 30 Mio. TEU angewachsen sei sowie zwei neue Containerterminals Steinwerder und Moorburg gebaut seien. Dieses seien aufgrund der tatsächlichen Entwicklung erheblich überhöhte Erwartungen an den für 2025 zu erwartenden Verkehr. Der Containerumschlag sei derzeit auf den Stand von 2004 zurück gefallen, es würde gar kein Containerterminal Steinwerder mehr geplant, sondern ein Centralterminal, dessen Aufgaben noch ungeklärt seien. Aber selbst wenn man von den hohen Zahlen der DEGES ausgehe (diese seien in dem ausgestellten Schaubild als Grafik der aus der Projektstudie kopiert), müsse man sich fragen, ob der für 2025 vermutete Verkehr nicht ohne zusätzliche Autobahn zu bewältigen sei.

Heute gebe es auf der Köhlbrandbrücke – also der jetzt und nach der Studie auch künftigen Hauptverbindung über die Süderelbe – 35.000 Kfz am Tag, 2025 würden es laut der Prognose 37.000 Kfz sein, wenn auch mit höherem LKW-Anteil. Die DEGES benenne auch nicht die Kapazität der Brücke als Problem, sondern lediglich die Begrenzung ihrer Möglichkeiten durch die Lichtsignalanlagen an beiden Seiten, in Waltershof und Neuhof. Auf das Problem des Waltershofer Knotens und der dortigen LSA habe bereits vor Jahren Herr Maass hingewiesen und; das Problem sei 2008 von der HPA mit Umbaumaßnahmen erheblich entschärft; der Knoten in Neuhof stünde jetzt auf der aktuellen Agenda der HPA, erhebliche Erleichterungen gäbe es 2011, wenn die Zollgrenzen voraussichtlich fallen und damit zugleich die Autoschlangen vor dem Zoll.

Nach den Vermutungen der DEGES gäbe es 2025 auf der Kattwykquerung 10.000 statt heute 9.000 Kfz, auch ein großer Zuwachs auf der WRS und den Nord-Süd-Autobahnen sei prognostiziert. Es werde jedoch keine absolut überlastete Straße geben. Eine Verkehrsstärke von 44.000 Kfz, wie sie auf von der DEGES für 2025 auf einem Teil der Stader Straße vermutet würde, gebe es an vielen Stellen in Hamburg. Daraus ergebe sich sehr wohl dringender Handlungsbedarf für eine verkehrsmindernde nachhaltige Verkehrspolitik, aber kein Bedarf für den Neubau einer Autobahn.

Neben der Frage, inwieweit sich die Notwendigkeit der HQS aus der Prognose ableiten ließe, müsse man auch die Grundlagen der Prognose selbst hinterfragen. Hier ginge man u.a. von einem Rückgang des Anteils des Radfahrer- und Fußgängerverkehrs und des ÖPNV aus. Aufgrund der insoweit erfolgreichen Politik in Hamburg nehme aber beispielsweise der ÖPNV-Anteil tatsächlich zu und nicht ab.

Herr Prof. Rothschuh verweist anschließend auf das seit Beginn der HQS-Planungen im Jahre 1979 zentrale Argument, man werde damit die innerstädtischen Wohnbezirke (Stresemannstraße, Ost-West-Straße, Palmaille usw.) entlasten. Dies sei jedoch nach den Ergebnissen der DEGES und SSP Consult, worauf dort etwas versteckt auf S. 96 hingewiesen wird, bei der Nordvariante allenfalls in geringem Maße gegeben und bei der Südvariante überhaupt nicht. Die lange leitende Vorstellung, dass durch eine Autobahn südlich der Norderelbe die Hamburger Innenstadt entlastet werden könne – und zur Untermauerung dieser Erwartung hätte es eine Fülle von vermeintlichen Prognosen in verschiedenen Senatsdrucksachen gegeben – sei damit vom Tisch. Er bezeichnet es als gut, dass dieses nun auch in der Projektstudie verstanden sei.

Auch das Argument des Hafenverkehrs habe eine geringe Bedeutung, so Herr Prof. Rothschuh. Beispielsweise sei die Hohe Schaar als geplante Anschlussstelle an die HQS-Variante Süd weiter von den Containerterminals, die alle nördlich der Rethe liegen, entfernt als die bestehende Anschlussstelle der A7 Waltershof. Es solle zudem nach den DEGES-Vorstellungen beim Bau einer HQS nicht etwa mehr, sondern sogar etwas weniger Verkehr über die Rethe von und zur Hohen Schaar fließen und nicht etwa mehr, was zu erwarten wäre, wenn die HQS eine wesentliche Bedeutung für den Containerverkehr haben sollte. Es zeige sich: Der Hafenverkehr sei durch die geplante HQS nicht direkt betroffen.

Da die Hauptargumente wegfielen – (1) Entlastung der Hamburger Innenstadt und (2) Zu- und Abfahrt der Container von und zum Hafen – sei schwerlich zu begründen, dass die neue Planung einen höheren Nutzen habe als die alte, mittlerweile zu Recht verworfene Planung der Nordvariante. Da die Planung von 1999ff bei angenommenen Kosten von 475 Mio. Euro lediglich im weiteren Bedarf des bis 2015 geltenden Bundesverkehrswegeplans ohne das Recht, diese zu bauen, aufgenommen worden sei, sei es nicht realistisch, dass beim Wegfall der bisherigen Hauptbegründungen diese Neuplanung mit über 700 Mio. Euro bei einem künftigen Bundesverkehrswegeplan in den vorrangigen Bedarf aufgenommen werden würde. Die realistische Variante sei, dass das Grundnetz 2025 genauso aussehen werde wie jetzt.

Da bereits jetzt Probleme des Verkehrs insbesondere für die betroffenen Stadtteile existieren und zunehmender Verkehr nicht auszuschließen sei und bewältigt werden müsse, gehe es konkret um die Frage, wie der Verkehr so geplant werden kann, dass auch ein Wachstum des Hafenverkehrs stadtverträglich möglich ist. Auch sei es wichtig, für Wilhelmsburg Verhältnisse zu schaffen, die erträglicher sind als die heutige Situation.

Ein weiterer wichtiger Punkt sei die Vorsorge für die Köhlbrandbrücke, die nicht die normale Lebenszeit einer Brücke erreichen wird. Eine Sanierung oder ein kompletter Neubau seien innerhalb der nächsten 10-15 Jahre von Nöten. Hierzu gebe es allerdings keine Aussage in der DEGES-Studie, dort wird nur gesagt, dass dort etwas weniger Verkehr fließen wird, wenn die HQS im Süden realisiert würde. Man müsse jetzt beginnen mit dem Bund zu beraten, in welcher Weise dieser sich an einem Neubau bzw. einer Sanierung der Köhlbrandquerung beteiligen würde.

Das Problem in der Hamburger Politik sei bisher, dass man bei der Frage der Finanzierung auf den Bau von Autobahnen fixiert sei, weil der Bund prinzipiell für die Finanzierung von Autobahnen zuständig sei. Dieses sei aber ein Fehler, weil damit die tatsächlichen Probleme nicht gelöst würden. Dieses sei schon bei dem Bau der A7 und der Erweiterung des Elbtunnels geschehen, bei dem man jetzt im Nachhinein gezwungen sei, durch Deckelung eine „Stadtreparatur“ (Senat) durchzuführen.

Herr Prof. Rothschuh weist auf die ausgestellte Skizze hin, die nicht den Anspruch habe, bereits Lösungen für alle Probleme aufzuzeigen, sondern Punkte zu benennen, wo man z.T. sehr schnell Lösungen finden und umsetzen müsse. Das Schaubild solle Ansatzpunkte für eine gemeinsame Lösungssuche von allen Beteiligten und vor allem denen, die jeweils große Ortskenntnis haben, bieten.

Er benennt einige Beispiele, die in der Skizze aufgeführt seien. So würden z.B. wahrscheinlich bereits 2011 die Zollstationen an den heutigen Stellen entfallen, insb. bei den wohnungsnahen Übergängen Ernst-August-Schleuse und vor allem der Veddel. Es müsse jetzt geklärt werden, wie man dann die Hafenhaupttroute am stadtverträglichsten mit den Elbbrücken verbinden kann. Wenn man hier nichts unternahme, werde der ganze Verkehr hier zukünftig durch die Veddel fahren.

Auch die Zukunft Moorburgs (Hafenerweiterungsgebiet oder lebenswerter Wohnort) müsse geklärt werden, bevor man lange wirkende Entscheidungen über eine Süderelbquerung in der Höhe Kattwyks treffe. Erst wenn diese Punkte geklärt seien, könne man evtl. beginnen, die Routen für neue Straßen zu planen. Eine Jahrzehnte alte zentrale Notwendigkeit sei zudem, durch Verkehrslenkung dafür zu sorgen, dass der Schwerlastverkehr nicht durch Wohnstraßen ließt.

Herr Prof. Rothschuh sagt dann abschließend, man solle sich nicht auf utopische Lösungen - und damit meine er immer neue Autobahntrassenplanungen - fokussieren, sondern auf realistische Lösungen. Solche Lösung sein nicht einfach; z.B. die Querung am Kattwyk stelle ein Problem dar und müsse diskutiert werden. Hilfreich könne ein Blick in den Koalitionsvertrag sein, in dem von zwei leistungsfähigen Verbindungen zwischen A1 und A7 die Rede sei. Der Wunsch, dass eine dieser beiden Routen eine Autobahn wird, sei aber nur ein kleiner Zusatz zu den Vorstellungen der GAL; die Koalition insgesamt habe sich nicht auf eine Autobahn festgelegt.

Herr Fischer sagt, dass es aus Harburger Sicht Widerstand gegen diese Lösung gibt. 44.000 Kfz seien in der Harburger City nicht hinzunehmen. Die B73 solle auch zu einem Boulevard werden, sie zerschneide derzeit den Stadtteil und hier gebe es auch viel Verkehr, der nicht nach Harburg will. Man solle hier nicht das Sankt-Florians-Prinzip anwenden. In Harburg

gehe es nicht nur um die Lösung der Verkehrssituation sondern auch um eine städtebauliche Lösung der B73.

Herr Friewald merkt an, er habe von Herrn Prof. Rothschuh eher konkrete Vorschläge erwartet. Er sagt, dass die Verwaltung nicht im luftleeren Raum arbeitet, man habe klare Aufträge, z.B. die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP). Hierzu müssen die Fakten auf den Tisch gebracht werden. Bei der Nordtrasse habe man alle Aufgaben abgearbeitet, diese würde unter Berücksichtigung der künftigen Schiffgröße aber 1,1 Mrd. EUR kosten, nicht 475 Mio. EUR, mit denen sie im BVWP steht. Bei der Nordtrasse seien keine städtebaulichen Lösungen berücksichtigt worden. Bei der Südtrasse berücksichtige man jetzt den Städtebau und sie ist billiger als die Nordvariante unter Berücksichtigung aller Faktoren, dadurch ergebe sich ein besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis. Projekte mit einem geringen Kosten-Nutzen-Verhältnis werden jedoch im BVWP stets hinten angestellt.

Im Koalitionsvertrag sei von dem Bedarf zweier Verkehrswege im Hafen die Rede mit dem Zusatz, dass eine Autobahn gewünscht ist. Diesen Punkt dürfe Herr Prof. Rothschuh nicht unterschlagen, er solle alle Fakten auf den Tisch legen.

Herr Prof. Rothschuh sagt, dass in der DEGES-Studie genau ausgeführt sei, was mit dem wachsenden Verkehr passieren soll. Laut dem Vortrag von Herrn Prof. Dr. Gertz am 12.09. sei aber Verkehrsplanung immer auch Verkehrsgestaltung. Man müsse also dafür sorgen, dass die Prognosen nicht eintreffen, also z.B. den ÖPNV und die Logistik verbessern. Es gehe um nachhaltige Planung und es gebe eine Fülle an Ideen. Man müsse gucken, was getan werden kann, damit die Prognose für die B73 nicht eintritt. Im Verhältnis zu Gesamthamburg würden die Zahlen eine Autobahn nicht begründen

Zudem weist Herr Prof. Rothschuh noch einmal auf die Trennung im BVWP zwischen Fernstraßen im vordringlichen Bedarf und solchen im weiteren Bedarf hin. Straßen im weiteren Bedarf würden nicht gebaut, bis ein neuer Beschluss bzgl. des BVWP vorliegt. Hamburg habe hier das Planungsrecht, aber nicht die Verpflichtung, laufend neu zu planen. Er fragt nach, ob es richtig sei, dass es keine Entscheidung beim Bund über die HQS geben wird, wenn in Hamburg bezüglich der Planung nichts geschieht.

Herr Friewald sagt, dies sei teils richtig. Die HQS sei linienbestimmt im weiteren Bedarf, man habe das Planungsrecht, aber auch die Ermittlung von Alternativen, die günstiger und sinnvoller sind, sei nicht ausgeschlossen. Er sagt, dass aufgrund eines gesetzlichen Auftrags der BVWP in diesem Jahr zu überprüfen sei. Eine Neubewertung sei dann nicht ausgeschlossen.

Er weist darauf hin, dass das Thema Hafenhinterlandverkehr wichtig ist und bearbeitet werden muss.

Der Westteil des Hafens sei das Tor zum Export, ein Ausbau sei notwendig. Auch eine Verbesserung des Modal Split für die Schiene werde angestrebt, aber auch bei Schienenprojekten wie z.B. der zusätzlichen Trasse durch die Lüneburger Heide gebe es Widerstand.

Herr Prof. Rothschuh sagt, dass der Hinweis auf den Hafenhinterlandverkehr wichtig sei. Hier müsse man ein Instrument entwickeln. Doch man müsse die Frage nach Lösungen vom BVWP und von Autobahnen loslösen. Er verweist auf das Beispiel Bremerhaven, wo der Bund äußerte, er sei nicht für eine Autobahn bis an die Kaikante zuständig, jedoch für eine Stärkung des Hafenhinterlandverkehrs. In Hamburg sei das Konzept ähnlich wie im Fall

Bremerhaven. Er fragt, was z.B. mit der Köhlbrandbrücke passiert, wenn die HQS kommt. Es könne ja nicht angestrebt werden, eine Brücke mit 53 m Durchfahrtshöhe neben einer mit 72 m Durchfahrtshöhe zu haben. Überlegungen zur Veränderung der Köhlbrandbrücke oder zu deren Ersatz seien nicht Teil des Auftrags der DEGES.

Er betont, dass sich die Äußerungen an die Politik richten, die hier eine Verbesserung und keine Problemverschiebung anstreben sollte. Es gebe bestimmte Bereiche, in denen aufgrund der Autobahnplanung keine andere Planung möglich ist, z.B. am Spreehafen oder im Bereich des IBA-Projekts Haulander Weg. Hier gebe es städtebauliche Einschränkungen. Man habe nun 30 Jahre geplant und die Aussichten auf eine Realisierung der HQS hätten sich nicht verbessert. Man solle eine realistische Perspektive einnehmen und ein vernünftiges Konzept aufstellen, z.B. für die Lenkung des Schwerlastverkehrs oder die Anpassung von Kurven an die Bedürfnisse der LKW. Es gehe auch um konkrete Projekte, wie den Umgang mit der Verschiebung der Zollgrenzen. Die Fachkompetenz müsse entsprechend an einem Gesamtverkehrskonzept arbeiten. Es werde keine Verbesserung geben, wenn der Verkehr nicht stärker über ÖPNV und Fahrrad abgewickelt wird.

Frau Garlipp berichtet, dass beim Scoping-Termin auch Damen von der Landschaftsplanung dabei gewesen seien. Sie fragt, inwieweit die Landschaftsplanung mit den Verkehrsplanern zusammen arbeitet.

Herr Friewald sagt, der Ausgangspunkt sei der BVWP mit dem linienbestimmten Nordkorridor und 1,1 Mrd. EUR Kosten. Dieses Geld habe derzeit niemand. Ziel der aktuellen Untersuchungen war es, Lösungen für zwei leistungsfähige Verbindungen im Hafen zu finden und Alternativen zu entwickeln, die der Bund finanziert. Man müsse die Planungen verfeinern um dann die Finanzierung darzustellen. Hier sei man noch nicht am Ende der Untersuchung.

Frau Garlipp fragt noch einmal nach der Rolle der Landschaftsplanung.

Herr Friewald sagt, die Landschaftsplanung sei in allen Punkten dabei. Aufgabe sei es, hausintern in der BSU eine Lösung zu finden, für die die Senatorin einen möglichen Antrag auf eine neue Linienbestimmung an den BMVBS autorisiert.

Herr von Eitzen sagt im Hinblick auf den bereits vorgebrachten Vorschlag zur Verlängerung der Personenzüge, dass die Zuglängen schon maximal seien, dass als Lösung also nur vergrößerte Bahnhöfe oder dichtere Takte in Frage kommen. Durch letztere Lösung würden jedoch die Harburger an der B73 zusätzlich belastet, die bereits massiv von Straßen- und Bahnlärm betroffen seien. Es würde also zu einer stärkeren Belastung der ÖPNV-Trassen in Harburg kommen, um Wilhelmsburg zu entlasten.

Herr Heimath sagt, dass er Ideen, die zu Lasten anderer gehen, für befremdlich hält. Die Argumentation, 44.000 Kfz seien im Vergleich zu vielen Straßen nördlich der Elbe kein hoher Wert und könnten deshalb akzeptiert werden, könne er nicht nachvollziehen. Der derzeitige Zustand an der B73 sei für die unmittelbaren Anwohner unerträglich. Hier fordere man Veränderungen, wie z.B. die Absenkung der Bahnlinie. Auch der Ausbau der Neuländer Straße sei nicht sinnvoll, wenn der Verkehr dann einspurig durch den Hafen fließt. Der betroffene Bereich des Harburger Hafens werde gerade zu einem Wohn- und

Gewerbegebiet ausgebaut. Das Konzept von Herrn Prof. Rothschuh könne nicht mitgetragen werden, ein Gesamtverkehrskonzept müsse erstellt werden.

Herr Holm sagt, dass ein Gesamtkonzept für den Hamburger Süden notwendig sei. Eine Schwäche des Verfahrens sei es, dass Strecken in die Welt gesetzt werden, über die man dann nicht mehr reden könne.

Eine Verschiebung der Lasten in andere Bereiche sei nicht die Idee des Konzeptes von Herrn Prof. Rothschuh, sondern ein Gesamtkonzept. Verkehr müsse dort reduziert werden, wo er brennt, dies sei sowohl im Bereich der B73 als auch auf der B4/75 der Fall. Diese Reduzierung werde durch den Neubau der HQS nicht erreicht.

Weiterhin verweist Herr Holm auf die Argumente, die Herr Prof. Dr. Gertz in seinem Vortrag am 12.09. vorgebracht hat. Mit Blick auf die Verkehrsplanung sei eine Lösung wie vor 30 Jahren passé. Es gehe darum, wie eine zeitgemäße Lösung für die Verkehrsprobleme gefunden werden kann. Eine neue Autobahn werde die Probleme nicht lösen und keine Entlastung bringen.

Herr Franke sagt, dass man nicht bei Punkt Null anfangen. Man plane hier nicht auf der Grünen Wiese, es sei ein langer Prozess. Obwohl Herr Prof. Dr. Gertz am 12.09. kritisierte, der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) in Hamburg sei nur eine Zusammenstellung von Einzelmaßnahmen, sei doch hervorzuheben, dass Hamburg in den 1990er Jahren eine integrative, umweltorientierte Verkehrsuntersuchung durchgeführt hat. Eine derartige Untersuchung könne nicht alle 10-15 Jahre wiederholt werden. Es sei daher normal, dass andere Städte, deren letzte Untersuchung nicht soweit zurückliegt, derzeit einen aktuelleren Stand ihres VEP haben. Der Ausbau des ÖPNV, Verbesserung der Fahrradwege und der Ausbau der Schiene würden aber in Hamburg konsequent weiterverfolgt. Es gehe darum, den Modal Split der Bahn zu halten. Es gebe große Anstrengungen von Hafensbahn und DB zu überlegen, wie der Verkehr zukünftig abgewickelt werden kann, so dass er gar nicht erst auf die Straße kommt.

Man müsse für ein Verkehrskonzept auch kleinräumig auf den Süderelberaum gucken, z.B. auf die Ortsumgehung Finkenwerder und die A26. Hier werde nur ein kleiner Ausschnitt betrachtet. Man kann natürlich auch einmal alles in einem Konzept zusammen schreiben. Es gebe in Hamburg neben Durchgangsverkehr auch viel Quell- und Zielverkehr. Viel Verkehr im Süderelberaum kommt aus Harburg bzw. geht dorthin. Zu einem großen Teil wird dieser über den ÖPNV abgewickelt, in Teilbereichen aber auch mit dem Auto. Die Philosophie der Verkehrsplanung sei es, übergeordneten Verkehr aus Wohnstraßen herauszuhalten und auf das übergeordnete Straßennetz zu lenken. Nördlich der Elbe sei man froh, wenn man eine Umgehungsstraße realisieren kann. In Wilhelmsburg lasse sich dies nun sehr einfach realisieren. An keiner Stelle in der City habe man so gute Voraussetzungen. Nur durch übergeordnete Straßen könne der Verkehr aus den Quartieren herausgehalten werden.

Herr Harms fragt, warum man nicht einen Schritt weitergeht, so dass der Verkehr insgesamt um Wilhelmsburg herum fließt. Der Zwischenschritt „WRS als Boulevard“ sei nicht verständlich. Man diskutiere somit zunächst eine Teillösung des Problems.

Bei der Verlegung der WRS an die Bahn in autobahnähnlicher Form befürchte er, dass neue Regierungen diese dann tatsächlich zur Autobahn aufstufen und es zu einer dauerhaften Teilung Wilhelmsburgs kommt. Nach Möglichkeit solle man nicht die Verlegung anstreben, sondern einen Schritt weiter gehen und den Verkehr großräumig um Wilhelmsburg herum leiten.

An Herrn Prof. Rothschuh gerichtet sagt er, dass es wichtig sei, Gedanken zu der genauen Planung der Variante zu erläutern und nicht Argumente zu nennen, die im Prinzip eine Verlagerung der Probleme in andere Bereiche bedeuten. Er fragt Herrn Prof. Rothschuh, was explizit die Vorteile seines Konzeptes seien.

Herr Böhrnsen bemängelt, dass die Planung der HQS auf den Zahlen vor Krise basiere und dass man im Prinzip nur den Zustand vor der Krise fortgeschrieben habe. Ausgangspunkt sei immer noch ein neues Hafenbecken in Moorburg, dies sei völlig unrealistisch. Die Aussage, dass die Prognose 2025 unter Berücksichtigung aktueller Bedingungen aufgestellt worden sei, ist laut Herrn Böhrnsen unverständlich. Andere Ausbaumaßnahmen würden vorher realisiert werden wie z.B. das neue Terminal Steinwerder, erst dann würde irgendwann Moorburg kommen.

Es gebe längst wesentliche Veränderungen z.B. bezüglich des Schiffsverkehrs aus Ostasien. Der neue Hafen in Wilhelmshaven stelle eine große Konkurrenz dar. Zudem gebe es in Moorburg keinen ausreichenden Platz, um ein neues Hafenbecken so zu bauen, dass es wirtschaftlich sinnvoll ist. Es seien Kapazitäten von 25 Mio. TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) im Hafen absehbar. Bis 2025 und auch darüber hinaus werde es keinen neuen Hafen in Moorburg geben.

Herr Franke sagt, dass der Planfall „Dorf Moorburg“ gleichberechtigt mit berücksichtigt wurde.

Herr Hardel sagt, beim dem Konzept ohne Autobahnen fließe der Verkehr um Wilhelmsburg herum, somit fließe er u.a. in Veddel direkt an Wohngebieten vorbei. Es sei nicht korrekt, von einer Lösung ohne neue Autobahnen zu sprechen, wenn man im Endeffekt im Prinzip Stadtstraßen mit autobahnähnlicher Verkehrsbelastung habe.

Herr Klein sagt, dass man bei einem Gesamtverkehrskonzept auch das Umland im Süden mit berücksichtigen müsse. Die ausgebaute WRS finde ihre Fortsetzung in der Bremer Straße in Harburg. Hier müsse man sich Gedanken machen, wie der Verkehr abgeführt werden kann. Heute schon gebe es hier ständig Staus, es sei ein Flaschenhals wie die Elbbrücken. Es sei nicht verständlich, warum der Ausbau nur in der Mitte erfolge. Er fragt, wie man den Bewohnern die Möglichkeit geben könne, Verkehrsschwerpunkte mitzugestalten. Die Bremer Straße sei heute schon häufig von den Seitenstraßen aus nicht auffahrbar und bleibe ein Nadelöhr.

Herr Prof. Rothschuh sagt, eine Belastung von 44.000 Kfz in Harburg sei eine Zahl der DEGES-Prognose. Es sei falsch, nur zu überlegen, wohin der Verkehr verlagert werden könnte. Es gehe darum, den Verkehr umweltfreundlicher zu gestalten, Verkehrsvermeidung anzustreben. Es sei wichtig, mehr im Innenbereich der Stadt zu bauen um einen weiteren Zuwachs der Pendlerströme zu verhindern. Er glaube an die Möglichkeit, die Zersiedelung zu stoppen.

Der Vorschlag, die Bahn in Harburg in einen Tunnel zu legen, sei in seinem Konzept aufgenommen worden.

Er fragt, wie man mit der Situation umgehen solle und ob man bei der Planung von der Realität oder einer Utopie spreche. 475 Mio. EUR habe man nicht gehabt, 1,1 Mrd. EUR auch nicht. Jetzt zu sagen, mit 700 Mio. EUR sei es eine Variante, bei der man etwas einspart, sei so ähnlich, wie wenn man statt eines Porsche einen Mercedes kaufe und sagt,

dass man die preisliche Differenz „gespart“ hätte. Man rede hier von Geld, das nicht kommen wird, wofür die Wahrscheinlichkeit sehr groß ist. Er fragt, ob man alles auf sich zukommen lassen solle. Man könne auf eine spätere Einstufung der HQS als vordringlichen Bedarf hoffen, aber man solle vorher etwas tun. Man solle sich jetzt darum kümmern, Vorschläge machen und nicht nichts tun.

Es gebe in Hamburg viele Verkehrüberlegungen, die sich auf den Bereich nördlich der Elbe fokussieren, wie z.B. auch das Konzept der Fahrradstraßen. Man habe 1979 die Entscheidung gefällt, dass sich eine Autobahn durch die Stadt nicht mit der Stadtentwicklung verträgt. Seitdem gebe es die Diskussion, die Autobahn im Süden zu bauen, die letztendlich zu der jetzigen Studie führte. Die Innenstadt von Hamburg werde durch die HQS aber nicht entlastet, was ein ursprüngliches Argument gewesen sei.

Es werde jetzt eine Entscheidung in Hamburg benötigt, die Planung ohne die HQS voranzutreiben. Unabhängige Experten sollten untersuchen, ob die Planung der HQS eine Chance auf einen vordringlichen Bedarf im BVWP hat, auch im Hinblick auf Projekte, die anderswo in Hamburg schon realisiert werden, wie der Ausbau und die Überdeckung der A7. Dann müsse man überlegen, was man konkret machen kann. Eine Lösung der Probleme sei nicht billig, man brauche gute Ideen. Es dürfe nicht noch attraktiver werden, beispielsweise nach Buxtehude zu ziehen.

Herr Friewald weist darauf hin, dass selbst die konventionelle HQS inzwischen 700 Mio. EUR koste. Auch der BVWP sei kein starres Gebilde. Man sei sich der Tatsache bewusst, dass CO₂ am besten durch Verkehr eingespart wird, der nicht stattfindet. Aber man könne nicht einfach entscheiden, dass z.B. keine Touristen mehr ans Meer fahren. Auch durch die S3 nach Stade sei es inzwischen attraktiver, im Umland zu bauen. Hier gebe es zwei Seiten einer Medaille. Deutschland sei eine Exportnation, man müsse die Verkehre als Kehrseite dessen hinnehmen, dies sei für die Wirtschaft sehr wichtig.

Er sagt, dass man keine Zahlen produziere, sondern sich auf die Grundlagen des Bundes stütze, also auf ein gegebenes Regelwerk. Prognosen würden immer Unschärfen beinhalten. In Deutschland liege der Motorisierungsgrad bei 500 Kfz pro 1000 Einwohner, in Hamburg bei 300. Es sei nicht der Job der Verwaltung zu entscheiden, dass der Motorisierungsgrad nicht genutzt wird.

Frau Christen sagt, man solle nicht gegenseitig die Kompetenzen in Frage stellen, sondern voneinander lernen und dies als einen Gewinn des Beteiligungsprozesses betrachten. Man befinde sich an einer epochalen Schwelle, es gebe eine Renaissance der Städte. Hier gehe es stark um das Klima und um Investitionen in sinnvolle Infrastrukturmaßnahmen. Das Geld sei aber nicht vorhanden, es sei also eine Herausforderung zu überlegen, wie man sinnvolle Finanzierungsinstrumente finden kann, um die Situation zu meistern. Auf dieser Grundlage müsse man zusammenwirken und könne so einen Gewinn für Hamburg erzielen. Auch wenn das Gesamtverkehrskonzept für den Hamburger Süden komme, müsse man erkennen, dass Verkehr nicht die Grüne Wiese ist. Dies sei die Kehrseite des Ganzen.

(Pause 18:30-18:45 Uhr)

Herr Birzer sagt, es gebe eine intensive Diskussion auf hohem Niveau, dies sei sehr gut. Das Problem sei aber, dass die Zeit beschränkt sei. Um 19:15 Uhr wolle er zu der Besprechung des Kontraktes übergehen. Es würden noch zwei KAG-Sitzungen folgen. Es sei wichtig herauszustellen, in welche Richtung man sich jetzt bewegen möchte. Hier sei er für

konstruktive Vorschläge dankbar. Man müsse jetzt zielgerichteter überlegen und diskutieren. Er sagt, dass die vor der Pause abgebrochene Diskussion aber dennoch weitergeführt werden solle.

Herr Benzing bezieht sich auf die von Herrn Harms angesprochene dauerhafte Zweiteilung durch die Bahn. Er sagt, dass es aber allein schon wegen der Bahnlinie auf absehbare Zeit keine Nicht-Teilung geben werde, dies sei ein wichtiges Argument für die Verlegung der WRS. Ein zentrales Argument sei zudem, dass bei der Verlegung der WRS auch der Lärmschutz an den Bahngleisen realisiert wird. Zudem sei der Ausbau der WRS im Bestand genauso teuer.

Herr Harms stellt die Zwischenfrage, ob man die Bahn auch zu Lärmschutzmaßnahmen zwingen könne, wenn die WRS nicht verlegt wird.

Frau Garlipp merkt an, dass man die Verschiebung des Hauptgleises der Bahn bei der Verlegung der WRS auch umgehen könne, dann werde kein Lärmschutz kommen.

Herr Gilberz sagt, die Bahn werde keine baulichen Veränderungen vornehmen, wenn es nicht zu einem Zwang durch die Verschiebung des Gleises komme. Lärmschutz werde nur bei einer Planfeststellung realisiert. Nur bei einer baulichen Veränderung sei Lärmschutz erforderlich, der Bund bzw. Hamburg verlangen einen Lärmschutz bei Veränderung. Zudem würden nur bei einer Planfeststellung die Lärmwerte nachgewiesen.

Herr Klein sagt, er wohne an einer Stelle, die von der Verlegung der WRS stark betroffen wäre. Er lädt Herrn Benzing ein, in seinem Garten die Lärmsituation kennen zu lernen und zu erfahren, wie ruhig es ist, solange keine Züge fahren. Er würde sich über Lärmschutz freuen, aber nicht auf Kosten einer Autobahn, denn dann würde man die Ruhe zwischen den Zügen gegen Straßenlärm eintauschen. Eine Autobahn produziere ein Dauerrauschen. Er sagt, dass die Berechnungen, so fundiert sie auch sind, nichts mit dem Empfinden der Anwohner vor Ort zu tun haben. Man müsse sich das Ganze vor Ort ansehen. Er habe hierüber auch schon mit der Senatorin gesprochen. Es sei eine politische Entscheidung und man müsse sich vor Ort angucken, was man den Bewohnern antut.

Herr von Eitzen fragt Herrn Gilberz, was durch zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen erreicht werden kann und zu welchen zusätzlichen Maßnahmen die Bahn bereit sei.

Herr Gilberz sagt, die Bahn werde keine zusätzlichen Maßnahmen realisieren, die über das Gesetz hinausgehen. Die Bahn führe aber laufend Untersuchungen zur Weiterentwicklung Lärm reduzierender Maßnahmen durch, z.B. durch die Reduzierung der Schwingung der Schienen. Er sagt, dass keiner auf eigene Kosten Lärmschutzmaßnahmen realisiere.

Herr von Eitzen fragt, ob dann also die wesentliche Veränderung von den Hamburgern bezahlt werden müsse.

Herr Gilberz sagt, dass aufgrund der Planfeststellung der Bund die gesamten Lärmschutzmaßnahmen zahle.

Herr Friewald sagt, man müsse über die Terminologie nachdenken. Es sei nicht gut, bezüglich der Lärmschutzmaßnahmen von Zwang zu sprechen. Man solle es eher als Aufgaben bezeichnen.

Die Verlegung WRS werde in einem regelgerechten Querschnitt erfolgen.

Er sagt weiterhin, es gebe einen konstruktiven Dialog zwischen Bahn und BSU. Es sei eine Baumaßnahme des Bundes, die Baukosten würden vom Bund getragen, die Planung von Hamburg. Lärmschutz könne aus einer Vielzahl von Töpfen bestritten werden. Der große Topf der freiwilligen Lärmsanierung werde z.B. gar nicht ausgeschöpft.

Frau Garlipp fragt, wie es um freiwilligen Lärmschutz stehe und ob die Bahn und die HPA diesen zahlen würden. Sie fragt zudem, wie genau eine verlegte WRS aussehen werde, sie habe Lücken im Lärmschutz in Erinnerung und sagt, dass eine genaue Visualisierung hilfreich sei.

Herr Birzer fragt die Vertreter der DEGES, ob eine entsprechende Visualisierung möglich sei.

Herr Rothe sagt, dass dies bereits visualisiert sei. Das Gleis werde verlegt, dadurch gebe es auch mehr Lärmschutz als nur an beiden Seiten der Straße. Auch an der Ostseite der Bahn werde Lärmschutz realisiert, zudem werde es weitere Lärmschutzwände zwischen den Gleisen geben. Es sei noch zu klären, inwieweit der Bund dies tatsächlich trage. Nur durch zusätzliche Lärmschutzwände zwischen den Gleisen sei eine Abschirmung der Obergeschosse möglich.

Der Gesetzgeber habe festgelegt, dass bei einer neuen Straße neben Gleisanlagen nur der Lärm der Straße für die Lärmschutzmaßnahmen betrachtet wird. Hier sei aber durch die Veränderung im Bahnbereich, also die Verschiebung des Gleises, die Kumulation der Lärmschutzmaßnahmen möglich.

Frau Garlipp fragt, ob auch daran gedacht wurde, die Lärmschutzwände ggf. anzuschrägen. Sie habe gehört, dass dies zusätzlichen Lärmschutz bringen könne.

Bezüglich des Planfeststellungsverfahrens sagt sie, dass es ja immer auch darum gehe, wie viel Lärm schon da ist. Wenn der kritische Lärm bereits vorhanden sei, sei dies Pech für die Anwohner. Sie habe Zweifel an dem versprochenen Lärmschutz. Der Lärm einer Autobahn sei grauenvoll, es sei ein ständiges Rauschen. Es sei nicht vorstellbar, dass sich der Lärm überlagere.

Herr Pfeffermann sagt, dass es sich bezüglich des Lärmschutzes im Unterschied zu Prognosen um Berechnungen handle. Man könne sich auf den Neubau des Lärmschutzes verlassen. Es gebe auch keine Lücken bei den Lärmschutzwänden, nur bei einigen Weichen seien Lücken bei den Lärmschutzwänden zwischen den Gleisen unvermeidbar. Diese fänden aber Berücksichtigung bei der Berechnung.

Herr Prof. Rothsuh sagt, der Lärmschutz sei ein wichtiges Thema. Man solle auch in den Lärmaktionsplan gucken. Es sei nicht sinnvoll, überall dort, wo Lärmgrenzwerte noch nicht erreicht sind, an die Schwelle zu gehen. Dort, wo es jetzt ruhig ist, solle Lärm auch nicht hinkommen. Man sollte nicht dort an die Grenze der Lärmwerte gehen, wo es jetzt lebenswert ist.

Er sagt weiterhin, bei der Frage der Entwicklung der B73 gehe es auch um Stadtentwicklung. Hauptsächlich störe hier die Bahn. Durch die HQS als neue Autobahn würde dies Problem nicht behoben, aber die Bundesmittel, die man ansonsten für die Tieferlegung der Bahntrasse verwenden könnte, seien dann für den Autobahnbau gebunden. Man müsse sich hier zwischen Alternativen entscheiden und sich fragen, wie die Menschen in den entsprechenden Bereichen leben wollen.

Es geht auch um die Frage, ob man im Hafen wohnen soll, ob hier lebenswertes Wohnen möglich sein soll. Gleiches gelte für die WRS, hier sind auch Anwohner betroffen. Man habe hier zudem Befürchtungen, durch die neue Abfahrt an der Rotenhäuser Straße werde Verkehr angezogen. Eine enge Beziehung zwischen Stadtentwicklung und Verkehrsplanung sei hier wichtig. Die Abteilungen der BSU würden noch nebeneinander arbeiten. Jetzt bestehe die Chance für ein Gesamtverkehrskonzept, man müsse zusammen denken.

Her von Eitzen möchte wissen, ob bezüglich des Themas Lärmsanierung geprüft wurde, in welchem Ranking die verlegte WRS beim Lärmsanierungsprogramm steht.

Herr Rothe sagt, dass die WRS in diesem Ranking bisher nicht weit vorne stand. Es sei aber viel Geld aus dem Topf des Lärmsanierungsprogramms gar nicht ausgegeben worden. Es sollte ein gemeinsames Konzept umgesetzt werden, für das das Geld hier eingesetzt werden kann.

Herr Friewald sagt, das Lärmsanierungsprogramm sei jährliches Programm und umfasse 100 Mio. EUR.

Er sagt, dass es gut sei, die städtebauliche Entwicklung bei der Verlegung der WRS mit einzubeziehen. Im Umkehrschluss gebe es aber keine städtebauliche Entwicklung im betreffenden Bereich, wenn die WRS nicht verlegt wird.

Frau Christen sagt, es sei wichtig, den Lärmschutz auch unter baukulturellen Aspekten zu betrachten. Die neue BSU werde direkt neben der verlegten WRS liegen, nicht nur dadurch entfalte das Projekt eine hohe Symbolkraft. Es müsse Architektenwettbewerbe geben, die dazu führen, dass Lärmschutzpotenzial auch als baukulturelles Potenzial verstanden wird.

Herr Friewald erwidert, die Lärmschutzwände müssten nicht nur gut aussehen, sondern auch funktionieren. Es gebe bestimmte Formen von Lärmschutzwänden, die zugelassen seien, man könne nicht etwas Beliebigen als Lärmschutzwand bauen.

Herr Rothe betont, dass es wichtig sei, mit dem Lärmschutz eine große Wirkung zu erzielen. Man müsse die Wände an der Straße hoch absorbierend gestalten, dies vertrage sich z.B. nicht mit einer Transparenz der Wände. Er bezieht sich auf das Beispiel der A7 und sagt, dass es innovative Ideen für Lärmschutzmaßnahmen gibt. Z.B. könne man Photovoltaik integrieren. Es gebe auch innovative Ansätze im Straßenbau, die Stickoxide zu reduzieren. Der Einsatz solcher Maßnahmen sei aber nicht an jedem Ort möglich.

Frau Hoffenreich sagt, Verkehrsentwicklung sei ein zentrales Thema in der Stadtentwicklung. Man sei mit einem Ausbau der WRS konfrontiert und denke durch die geplante Verlegung der WRS intensiv darüber nach. Die Verlegung biete auch das große Potenzial eines

Stadt Parks im Süden. Die Ausgestaltung im Einzelnen müsse man gemeinsam überlegen. Dies sei ein Beispiel für eine integrative Stadt- und Verkehrsplanung.

Frau Schulz sagt, man müsse die Diskussion in die richtige Richtung bringen. Es sei wichtig, dass einzelne Bezirks-Stadtteilgruppen nicht einzelne Konzepte vorstellen, die gegeneinander stehen und eine Verdrängung des Verkehrs in die jeweils anderen Stadtteile beinhalten. Man müsse die Ideen als Großes zusammenbringen und zusammen durchdenken. Dabei müsse man auch vom weiten Süden in die Stadtmitte gucken und über Verkehrsplanung im Ganzen sprechen.

Herr Birzer geht nun zum Thema Kontrakt über. Der Kontrakt solle einen Fahrplan für das weitere Vorgehen beinhalten und die Diskussion während des Beteiligungsprozesses bündeln. Es gehe darum, die Vorschläge zu bündeln, aber nicht darum, ein fertiges Verkehrskonzept darzustellen. Der Kontrakt sei als Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen zu verstehen. Die Argumente, die innerhalb des Prozesses geäußert wurden und werden, seien sehr umfangreich, der Kontrakt solle daher ein Substrat des Vorgetragenen beinhalten. Es gehe nicht darum, alle 300 Argumente und Protokolle zu strukturieren und zu sammeln, sondern eine gewichtete Zusammenschau der Diskussion abzubilden. Die einzelnen Argumente würden aber nicht verloren gehen, da sie in Protokollen niedergeschrieben seien.

Er sagt, ein Ergebnis sei notwendig. Das Verfahren sei am 09.11.2009 vorläufig beendet. Er stellt den Vorschlag der Gliederung des Kontraktes vor [siehe Präsentationsdatei im Anhang]. Nach einer Präambel sieht er ein Kapitel zu Grundsätzlichem als zentralen Punkt vor. Hier gehe es um Begrifflichkeiten, die Anforderungen an ein Gesamtverkehrskonzept und darum, wer dies wann und wo erstellt. Danach sind in zwei Kapiteln die Schwerpunkte WRS und HQS vorgesehen. Hier sollen sich zentral die vorgebrachten Argumente wieder finden. Bei der WRS gehe es unter anderem um den Lärmschutz und darum, wie sicher dieser realisiert werde. Bei der HQS gibt es dann eine Aufteilung in Nord- und Südtrasse. Danach ist ein Kapitel zu weiteren Schritten vorgesehen. Der Umfang des Kontraktes sei vom Umfang der Diskussion im Gremium abhängig.

Für die einzelnen Argumente schlägt Herr Birzer eine Tabelle mit den jeweiligen Argumenten sowie mit den Positionen der Initiativen und der einzelnen Parteien zu diesem Argument vor (Zustimmung, neutral, Ablehnung). Es sei jedoch kein Abstimmungsverfahren. Es gehe um eine Schwerpunktsetzung, um einen Überblick über die Dinge, bezüglich derer Einigkeit besteht und auch um einen Konsens im Dissens. Es könne zudem Anmerkungen zu einzelnen Punkten geben, auch ein Minderheitenvotum sei denkbar.

Ein derartiger Kontrakt sei kein Vertrag, entfalte aber eine hohe Selbstbindungskraft, wie es sich z.B. auch bei dem Beteiligungsverfahren zur Erweiterung der Hamburger Messe gezeigt habe.

Es gehe nun darum, die Argumente, Protokolle und Positionspapiere zusammenzustellen und daraus das richtige Substrat herauszuholen. Er schlägt vor, eine Redaktionskonferenz aus 3-7 Personen zu bilden, die einen Vorschlag macht und ihn in die KAG einbringt.

Frau Schulz möchte wissen, ob es im Kontrakt Platz für ein entwickeltes gemeinschaftliches, nachhaltiges Konzept mit einem Vorschlag für den gesamten Hamburger Süden gibt. In dem von Herrn Birzer vorgestellten Entwurf sei eine Fokussierung auf einzelne Diskussionspunkte erkennbar, sie schlägt hier eine Erweiterung vor.

Herr Birzer antwortet, dass ein fertiges Gesamtkonzept nicht in den Kontrakt eingebracht werden kann. Man könne jedoch die Verabredung festhalten, dass ein gesamtheitliches Verkehrskonzept erstellt wird und die Voraussetzungen, Forderungen und Ideen dazu nennen.

Herr Penner sagt, die farbige Darstellung (Zustimmung, neutral, Ablehnung) biete eine gute Übersicht. Die Initiativen würden jedoch eine Stadtteilperspektive vertreten, dadurch sei es schlecht, diese in einer Spalte zusammenzufassen. Auch innerhalb der einzelnen Parteien gebe es Differenzen.

Herr Birzer sagt, auch hier gebe es einen Konsens im Dissens. Man könne die Tabelle noch weiter ausdifferenzieren oder auch Felder leer lassen. Es solle aufgeschlüsselt werden, wer wofür und wogegen ist. Es sei eine Zusammenschau. Im weiteren Prozess werde man auch die Frage stellen, warum bestimmte Leute dagegen sind. Er sei optimistisch, dass eine derartige Zusammenschau gelingt.

Frau Hoffenreich sagt, man könne die Aufteilung auch umdrehen, so dass die Parteien nur mit einer Gesamtmeinung auftauchen und dass dafür nach den einzelnen Initiativen differenziert wird. Es sei eigentlich sinnvoll, bei Politik und Initiativen eine Unterteilung vorzunehmen.

Herr Böhrnsen fragt, ob die Materie überhaupt kontraktfähig sei. Vorher habe er den Prozess als längerfristig und kommunikativer betrachtet. Jetzt komme der Prozess an einen Punkt, wo man gerade erst warm wird. Er halte dies für einen taktischen und inhaltlichen Fehler.

Herr Birzer sagt, er sei bis zum 09.11. mit der Verfahrensbegleitung beauftragt. Es gehe um die Frage, ob man dann ein Ergebnis hat. Auch einzelne Forderungen könnten in den Kontrakt aufgenommen werden.

Frau Roszak sagt, der Kontrakt müsse ein Konsens sein, auf den sich alle geeinigt haben. Es sei zu wenig, dass ein Dissens aufgezeigt wird und dass gesagt wird wie es weitergeht. Dissens könnten nicht im Raum stehen bleiben.

Herr Birzer sagt, das Verfahren diene dazu, Punkte für und wider die Projekte zu hören. Nun stelle sich die Frage, wie man damit umgeht.

Herr Prof. Rothschuh betont, dass der Prozess wirksam sein müsse. Im Herbst solle entschieden werden. Man müsse sich das genauer angucken und am besten morgen am Stadtentwicklungsausschuss teilnehmen. Die Wirksamkeit des Ganzen werde an den Kernpunkten hängen. Innerhalb der Initiativen müsse man gucken, ob man sich wirklich einig ist. Bezüglich des Gesamtverkehrskonzeptes bestehe z. B. Einigkeit, dass man dies brauche.

Die von Herrn Birzer vorgeschlagene Gliederung für den Kontrakt hält er für unpassend. Die heute angesprochenen Themen kämen nicht vor, Leute die keine Autobahn wollen, würden aus der Systematik herausfallen.

Der Kontrakt müsse wirksam sein und dürfe nicht bloß ein hübsches Papier darstellen.

Herr Heimath fragt, ob Herr Birzer einen Abschlussbericht verfassen werde und wann dessen Fertigstellung vorgesehen sei.

Herr Birzer sagt, dass ein Abschlussbericht verfasst wird und dass dieser Ende November fertig sein soll.

Hr Heimath sagt, man solle versuchen hier genau darzustellen, was stattgefunden hat. Er könne sich aber nicht vorstellen, dass ein Kontrakt bis Ende November möglich sei.

Frau Schulz schließt sich Herrn Rothschuh an. Sie sagt, dass man nach den Zielen fragen müsse. Es gebe keine gemeinsame Zielvereinbarung außer einer gemeinsamen gute Verkehrsplanung am Ende. Wenn aber keine konkreten Ziele vereinbart würden, werde man am Ende viele Ergebnisse nebeneinander stehen, aber nicht die Frage beantwortet haben, wie man dahin kommt.

Herr Birzer sagt, in der Präambel könne man das Ziel formulieren, dadurch sei in der weiteren Gliederung eine Aufteilung in Einzelmaßnahmen möglich.

Herr Franke sagt, der Senat müsse laut Frau Hajduk mit der Entscheidung befasst werden, ob Hamburg die neue Linie der HQS wolle. Bezüglich der Verlegung der WRS und der neuen HQS-Trasse werde der Senat gefragt. Die Ergebnisse dieses Prozesses würden in die Senatsentscheidung mit einfließen und auf dieser Basis werde der Senat zusätzliche Aufträge erteilen. Die Befassung des Senats mit der Angelegenheit sei für den Jahreswechsel vorgesehen und es sei wichtig, dass hier die Ergebnisse des Prozesses mit einfließen.

Herr Liedt sagt, dass das Gesamtverkehrskonzept bislang fehlt und dass es bis zum genannten Zeitpunkt nicht hinzubekommen sei. Man müsse aber überlegen, was in den nächsten Jahren passieren muss und die Probleme angehen, die im Nebeneinander von Wilhelmsburg und dem Hafen in den nächsten Jahren anstehen. Es gebe wichtige Ergebnisse, die festgehalten werden müssen und es gehe z.B. um den Umgang mit der Freihafenverkleinerung.

Herr Klein äußert, dass der Vortrag von Herrn Prof. Dr. Gertz geeignet sei, um einen roten Faden zum Herangehen an die Strukturierung des Kontraktes zu haben. Es gehe um eine übergeordnete Zielführung und auf der anderen Seite eine Konfrontation mit zwei konkreten Planungen. Hinzu komme der Zeitdruck durch die Kürze des Verfahrens. Der Beteiligungsprozess zur Messe-Erweiterung habe z.B. zwei Jahre gedauert. Hier fange man gerade erst an. Er fragt, ob man Zeit für ein längeres Verfahren habe oder ob die Entscheidung über die Projekte innerhalb der kurzen Zeit zu fällen sei, wodurch dann längerfristige Gedanken hinfällig seien. Er fragt, wie die politischen Vorgaben sind und sagt, man solle sich nicht ständig über den Lärmschutz unterhalten, wenn es um das übergeordnete Ziel gehe, den Verkehr so verträglich wie möglich zu gestalten. Er fragt, wie man mit dieser Situation umgehen wolle.

Herr Birzer merkt an, dass das Beteiligungsverfahren zur Messeerweiterung ebenfalls rund ein halbes Jahr gedauert habe.

Frau Hoffenreich schlägt vor, dies im Kontrakt zu formulieren.

Herr Meinberg sagt, es sei wichtig die Argumente zusammenzufassen, aber es sei schwierig, wenn die Vertreter überall Farbe bekennen müssen. Das Ganze sei auch von Zufälligkeiten abhängig. Zudem weist er darauf hin, dass die KAG nicht das einzige Beratungsgremium für den Senat in dieser Sache sei, auch die Parteien könnten beim Senat und bei der Bürgerschaft ihre Meinung abgeben. Man solle die Wertigkeit des Ganzen nicht überschätzen.

Herr Birzer sagt, dass bei den Argumenten im Kontrakt auch einzelne Bewertungen offen gelassen werden können.

Herr Harms sagt, er begrüße es, dass es dieses Verfahren gibt, bemängelt aber, dass es kein ergebnisoffener Prozess ist. Er halte es für richtig, den Kontrakt zu machen, auch mit einem Konsens im Dissens. Es fehlten allerdings noch genaue Angaben dazu, was die HPA innerhalb der nächsten zehn Jahre plane.

Den Vorschlag, Farbe zu bekennen zu einzelnen Argumenten, halte er nicht für verkehrt und sagt, dass auch Umwelt- und Stadtentwicklungsbehörde mit ihrer Meinung abgebildet werden sollten. In der Redaktionsgruppe sollten die Parteien, die BSU und auch die DB eingebunden werden.

Frau Garlipp verweist auf den Rahmenterminplan für die Planungsphase. Das Planfeststellungsverfahren sei für 2009/2010 vorgesehen. Sie fragt, inwieweit schon geplant wurde. 2013 sei der Beginn von IBA/IGS. Sie fragt, inwiefern die Planung hier parallel verlaufe. Zudem sagt Frau Garlipp, dass auch die Initiativen an der Redaktionsgruppe teilnehmen sollten.

Herr Friewald sagt, er sei kein Freund von überlangen Verfahren. Dieses Verfahren dauere im Vergleich schon sehr lange. In anderen Ländern, z.B. in den Niederlanden, werde über derartige, volkswirtschaftlich wichtige Projekte sehr viel schneller entschieden. Er sagt, mit den Menschen von heute hätten unsere Vorfahren ist nicht geschafft, die Infrastruktur zu bauen, die wir heute haben.

Er sagt, man solle die Argumente in den Kontrakt übernehmen, aber die Positionierung sei sehr viel Arbeit. Amt V erarbeite sich im Vorfeld der Projekte stets eine Position. Es gebe in derartigen Verfahren eine gewisse Taktung, auch in 5-10 Runden werde man in diesem Verfahren nicht unbedingt weiter sein. Es gebe eine Zeitlinie und einen politischen Auftrag, das Verfahren anzugehen.

Frau Garlipp fragt, was genau im Planfeststellungsverfahren stehe.

Herr Fischer sagt, er stehe für die Redaktionsgruppe nicht zur Verfügung. Es sei nicht möglich, bis zum 09.11. die Positionen aufzuschreiben und mit allen politischen Gremien abzustimmen. Man müsse hier gut abwägen. Zudem bemängelt er, dass die Zusammensetzung der KAG zufällig sei, bestimmte Initiativen seien nicht eingeladen gewesen. Er betont noch einmal, dass eine breite Abwägung notwendig sei.

Herr Harms sagt, Herr Fischer sei prädestiniert für die Redaktionsgruppe. Er merkt aber auch an, dass der Termin 09.11. nicht zu halten ist.

Herr Prof. Rothschuh sagt an Herrn Harms gerichtet, dass die Politiker sich hier einmal gegenseitig anhören müssen. Es sei eine Widerspiegelung dessen, was in der Bürgerschaft passieren wird, denn ohne Bezug auf die Landesebene sei keine Meinung der Politiker möglich.

An Herrn Friewald und dessen Aussage zur früheren Infrastrukturplanung gerichtet sagt er, dass es zur Kaiserzeit auch keine Demokratie gab. Es sei eine komplett andere Situation gewesen und es habe auch keine Beteiligungsverfahren gegeben.

Es sei ein Interesse der Bürger, ihre Position zu formulieren, man werde nicht eine gemeinsame Position kriegen. Man wird auch sehen, dass man etwas gelernt hat. Es sei spannend zu sehen, was sich während des Prozesses verändert hat.

Herr Birzer sagt, er habe noch zwei Wortmeldungen und wolle dann einen Vorschlag machen.

Frau Schulze weist darauf hin, dass dieses kurze Beteiligungsverfahren selbst nicht zeitaufwändig war, die Jahre zuvor seien es gewesen.

Herr Penner sagt, es habe einen intensiven Diskussionsprozess über ein halbes Jahr gegeben, man müsse dem nun Rechnung tragen und zu einem Abschluss kommen. Die Art der Darstellung sei dabei zweitrangig. Man müsse den Prozess zu Ende bringen und die Ergebnisse dann weiter bearbeiten. Viele Dinge seien ausdiskutiert worden, nun sei man an einem Punkt, an dem es wichtig sei, diese Dinge niederzuschreiben.

Herr Birzer sagt, es sei ein richtiger Punkt, dass es wichtig ist, die Dinge niederzuschreiben. Er schlägt vor, dass die Leute, die Ideen in den Prozess eingebracht haben, die Redaktionsgruppe bilden.

Man habe noch zwei Sitzungen und eine öffentliche Informationsveranstaltung. Die Frage sei nun, ob man eine Redaktionsgruppe aus KAG-Mitgliedern bildet oder ob die BSU einen externen Redakteur beauftragt. Es sei wichtig, die Dinge jetzt zu verschriftlichen.

Herr Böhrnsen fordert, dass das Wort Kontrakt und die Unterschrift entfallen. Wenn dies geschehe sei er gerne bereit, konstruktiv mitzuarbeiten. Er fragt, ob man hier tatsächlich zu einem Konsens kommen könne.

Herr Birzer sagt, dass das Wort Kontrakt besser geeignet ist als z.B. Abschlussbericht. Er fragt, ob er zur Klärung, wer den Kontrakt verfasst, an die BSU herantreten solle.

Herr Rothschuh sagt, man müsse die verfassten Papiere untereinander austauschen und klären, wo Konsens und Dissens besteht. Den Kontrakt solle nicht jemand anderes schreiben.

Herr Heimath sagt, dass der Vorschlag für den Kontrakt im Prinzip sinnvoll sei. Jeder könne die Gelegenheit ergreifen, dazu Stellung zu nehmen. Man solle keine Verlängerung des Prozesses anstreben.

N.N. sagt, dass man die Argumente, die aufgeschrieben wurden, einpflegen müsse und zu einem bewertbaren Raster kommen müsse. So käme man von einer vielfältigen Matrix zu einzelnen Argumenten kommen.

Herr Birzer macht den Vorschlag, dass er bis zum nächsten Termin einen Vorschlag für den Kontrakt unterbreitet. Er dankt für die heutige Diskussion, weist auf die nächste KAG-Sitzung am 05.10. im Bezirksamt Harburg hin und schließt die Sitzung.

gez. J. Bouchain

24.09.2009