

Protokoll des Workshops am 12.09.2009

Ort: Bürgerhaus Wilhelmsburg,

Beginn: 10:00 Uhr

Moderation: Markus Birzer

Protokoll: Johannes Bouchain

Herr Birzer begrüßt die Anwesenden zu dem heutigen Workshop, bei dem es um die Mitarbeit der Teilnehmer zu Verkehrsthemen geht. Er sagt, dass es ein intensiver Workshop sein wird, bei dem es abwechselnd Arbeitsphasen im Plenum und in Arbeitsgruppen geben wird. Er bittet Frau Senatorin Hajduk um ihr Grußwort.

Frau Senatorin Hajduk begrüßt die Anwesenden im Saal. Sie sagt, dass man hier heute zusammengekommen sei, um komplexe Probleme und kontroverse Themen zu diskutieren. Sie weist auf die sechs Sitzungen der Kernarbeitsgruppe hin, von denen drei bereits stattgefunden haben, und erwähnt die Veranstaltung „Fokusgruppe Anwohnerinitiativen“ am 3. September, bei der weitere Betroffene die Möglichkeit hatten, sich in den Diskussionsprozess einzubringen. Insgesamt werde man in diesem Beteiligungsprozess über 30 Stunden zusammensitzen, hinzu komme viel Zeit für die Vor- und Nachbereitung. Es sei also ein sehr intensiver Prozess.

Anschließend geht sie auf den heutigen Workshop ein, der dem Informationsaustausch der Teilnehmer in thematischen Arbeitsgruppen diene. Sie weist darauf hin, dass es trotz der intensiven Diskussion nicht möglich sein werde, alle Probleme an diesem Tag erschöpfend zu diskutieren, die gelöst werden sollen. Von daher sei sie davon überzeugt, dass man weiterhin im Dialog bleiben muss. Für die BSU sei dies ein wichtiges Verfahren, um für die Anliegen der Betroffenen sensibilisiert zu werden. Es gehe darum, die Probleme in der Sache transparenter zu machen und Meinungen kennenzulernen. Für Frau Senatorin Hajduk sei es in diesem Prozess besonders wichtig, dass Transparenz hergestellt werde und dass man gemeinsam über Chancen und Alternativen der Verkehrsplanung im Süden Hamburgs diskutiere.

Sie freue sich über die Anwesenheit von Frau Plambeck von der DB Netz AG und Herrn Hurtienne von der Hamburg Port Authority (HPA), die als Vertreter von Unternehmen teilnehmen, die wichtige Entscheidungsträger in den betreffenden Planungsprozessen sind.

Frau Senatorin Hajduk sagt, dass sie heute den ganzen Tag über beim Workshop anwesend sein werde, und nur über die Mittagszeit die BioErleben-Messe im Rathaus eröffnen werde. Sie werde heute die Chance nutzen, viel zuzuhören und darauf zu achten, wie sich das Meinungsbild gestaltet.

Abschließend weist sie noch einmal darauf hin, dass die Teilnehmer in den Workshops die Möglichkeit hätten, sich nicht nur über das Verfahren zu informieren, sondern auch sich selbst einzubringen. Die hier behandelten Projekte und Themen seien es wert, ausführlich diskutiert zu werden.

Herr Birzer bedankt sich bei Frau Senatorin Hajduk. Er geht konkret auf das Beteiligungsverfahren ein, bei dem die Wilhelmsburger Reichsstraße (WRS) und die Hafenuferspanne (HQS) als zentrale und in der Planung befindliche Verkehrsprojekte

diskutiert werden. Zudem kommen im Beteiligungsprozess zahlreiche Probleme im Zusammenhang mit der Verkehrssituation zur Sprache. Er sagt, dass bereits 16 Stunden gemeinsamer Sitzungen stattgefunden haben. Viele Bürger, die sich bezüglich der Verkehrsplanung im Hamburger Süden Sorgen machen, haben miteinander sowie mit den Experten, der Verwaltung und der Politik gesprochen. Es gehe heute darum, nicht bei Null anzufangen, sondern die Diskussion fortzusetzen und auf dem Bisherigen aufzubauen.

Herr Birzer stellt kurz den Ablaufplan des Verfahrens mit den sechs Sitzungen der Kernarbeitsgruppe vor. Der Beteiligungsprozess soll Ende November abgeschlossen sein. Er nennt die Fokusgruppe Anwohnerinitiativen als zusätzliche Veranstaltung, bei der es unterschiedliche Stationen mit Varianten der betreffenden Verkehrsprojekte gab, zu denen jeweils Vor- und Nachteile sowie allgemeine Argumente gesammelt wurden. Zudem gibt es in dem Beteiligungsprozess zwei öffentliche Veranstaltungen: den heutigen Workshop und eine Informationsveranstaltung Anfang November. Begleitend werden die Informationen und Ergebnisse des Verfahrens ins Internet gestellt.

Der Beteiligungsprozess bestehe somit aus unterschiedlichen Bausteinen, bei dem Ideen für und wider die betreffenden Planungen gesammelt werden und bei dem es die Möglichkeit gibt, Argumente einzubringen. Er weist darauf hin, dass heute neben den Experten, der Politik und Verwaltung sowie den Initiativen auch betroffene Bürger anwesend sind und dass es die Möglichkeit gibt, die gesammelten Argumente bzgl. der Verkehrsplanungen aufzubereiten.

Anschließend weist er auf den Kontrakt hin, der jedoch kein formal juristischer ist. In dem Kontrakt sollen die gesammelten Argumente zusammen gestellt und Verabredungen getroffen werden. Er nennt als Beispiel das Verfahren zur Erweiterung der Messe in Hamburg, das er moderiert hat und bei dem am Ende ein entsprechender Kontrakt ausgearbeitet wurde.

Herr Birzer stellt nun das Programm der heutigen Sitzung mit Vorträgen, Stationsrundgang und Workshops vor [siehe Präsentationsdatei im Anhang] und sagt, dass es abwechselnd Phasen der Information und der Diskussion geben wird.

Er sagt, dass zunächst Herr Prof. Dr. Gertz vortragen wird, womit auf den Wunsch der Initiativen reagiert wird, dass ein unabhängiger Experte einen Vortrag zur nachhaltigen Verkehrsplanung halten wird. Anschließend wird es Vorträge von Frau Plambeck (DB) und Herrn Hurtienne (HPA) geben, die die Positionen der Unternehmen, die sie vertreten, präsentieren.

Herr Birzer geht noch kurz auf den Stationsrundgang ein und die Möglichkeit, danach an zwei Workshops teilzunehmen. Das Ende der Veranstaltung ist für 17:00 Uhr vorgesehen. Er bittet um Rückfragen.

Herr Humburg sagt, dass zunächst die wichtige Frage der Ergebnisoffenheit des Verfahrens zu klären sei. Er bittet Frau Senatorin Hajduk, hierzu kurz Stellung zu nehmen und weist auf ein Zitat des Bürgermeisters, Herrn von Beust, hin, das seine Zweifel an der Ergebnisoffenheit verstärkt hat

Herr Birzer möchte sich zunächst kurz ein Bild von den Besuchern der Veranstaltung machen. Durch ein Soziogramm wird ersichtlich, dass ca. zehn Anwesende heute zum ersten Mal an einer Veranstaltung zu den Verkehrsprojekten im Hamburger Süden teilnehmen, dass acht Experten, neun Personen aus der Verwaltung und fünf politische Vertreter anwesend sind. Ca. zwölf Vertreter sind von Initiativen entsandt worden, weit mehr als die Hälfte der ca. 80 Anwesenden sind direkt Betroffene der Verkehrsprojekte. Rund zwölf Teilnehmer sind in Wilhelmsburg geboren.

Frau Hajduk fragt, ob es bei dem von Herrn Humburg angesprochenen Zitat um die Verlegung der WRS oder die HQS ging.

Herr Humburg bezieht sich auf eine Aussage von Herrn von Beust, in der er betont, dass die WRS auch trotz der Bürgerproteste verlegt werden wird.

Frau Hajduk sagt, dass sowohl Herr von Beust als auch die BSU in der Verlegung eine große Chance für Wilhelmsburg sähen und dass diese gegenüber einem Ausbau im Bestand deutliche Vorteile bringe. Es sei von Seiten des Senats ein wichtiges Projekt, bei dem noch nicht geklärt sei, ob der Bund hier die Kosten übernimmt. Die Gespräche dazu liefen derzeit. Herr von Beust ließ verlautbaren, dass hier vor Herbst nicht mit einer Entscheidung zu rechnen sei. Das Beteiligungsverfahren biete die Möglichkeit, das Projekt zu diskutieren. Die Verlegung der WRS sei eine langfristig große Chance für Wilhelmsburg, vor allem bezüglich der Verbesserung des Lärmschutzes und der Bündelung von Verkehrswegen, die damit realisiert würden.

Bezüglich der HQS habe der Senat bewusst die Entscheidung für ein neues Linienbestimmungsverfahren auf einen Zeitpunkt nach dem Ende des Beteiligungsverfahrens verschoben. Die Nordvariante sei lange Zeit als Vorzugsvariante diskutiert worden. Die neue Süd-Variante sei eine Alternative, aber ebenfalls umstritten. Frau Hajduk und Herr von Beust hätten sich dazu eine Meinung gebildet – und sie sei heute hier nach Wilhelmsburg gekommen, um ihre Meinung zur Diskussion zu stellen und andere Meinungen anzuhören und ebenfalls zu diskutieren. Sie betont, dass das Vertrauen hier wichtig sei, dass man sich gegenseitig zuhöre, dass in der Sache diskutiert werde und die Diskussion genutzt werde. Sie könne nicht sagen, was am Ende dieses Prozesses herauskommen werde.

Herr Klein sagt, dass Frau Senatorin Hajduk bitte kurz auf die konkrete Frage antworten solle, ob das Verfahren ergebnisoffen sei oder nicht.

Herr Humburg regt an, dass versucht werden sollte, den Herrn Bürgermeister von Beust von der Wichtigkeit zu überzeugen, sich direkt vor Ort der Situation der Wilhelmsburger zu stellen, sich ein Bild der Lage zu machen und mit den Menschen vor Ort in den Dialog zu treten. Herr von Beust habe dies stets abgelehnt, doch die hier diskutierten Themen müssten „Chefsache“ sein.

Frau Senatorin Hajduk sagt, dass Sie die Anregung von Herrn Humburg aufnehme. Bezüglich der Ergebnisoffenheit sagt sie, dass ihre Antwort etwas länger gewesen sei, weil sie Missverständnisse vermeiden wollte. Bei der HQS habe es eine Entscheidung für die Nordvariante gegeben. Nun wird die Südvariante untersucht, zu der es noch keine Entscheidung gebe – insofern sei das Verfahren noch offen.

Bezüglich der WRS betont sie noch einmal, dass man die geplante Verlegung als Chance nutzen solle und dass hier noch die Mitfinanzierungsvereinbarung des Bundes ausstehe. Es könne dazu noch vor dem November einen neuen Stand geben. Dieser würde dann aber auch kommuniziert. Sie weist noch einmal auf das Zeitfenster 2013 hin und sagt, dass es nicht nur von ihr abhängen, an welchen Zeitpunkten Entscheidungen über das Projekt fielen.

Herr Birzer stellt kurz Herrn Prof. Dr. Gertz vor, der das Institut für Verkehrsplanung an der TU Hamburg-Harburg leitet und Mitinhaber des Verkehrsplanungsbüros Gertz Gutsche Rümenapp ist.

Herr Prof. Dr. Gertz sagt zu Beginn, dass er zunächst überrascht gewesen sei und die Frage gestellt habe, ob dies der richtige Zeitpunkt für einen allgemeinen Vortrag zur nachhaltigen Verkehrsplanung sei. Aus den Materialien im Internet habe er entnommen, dass schon fast alles zu dem Thema gesagt worden sei, dass aber kein Konsens bestehe. Im Hinblick darauf sei ein allgemeiner Vortrag hier schon angebracht, auch, da alle Beteiligten gleichzeitig Verursacher und Betroffene der zu lösenden Probleme sind.

Anschließend hält er seinen Vortrag mit dem Titel „Herausforderungen für die Verkehrsplanung im Hamburger Süden“ [siehe Präsentationsdatei im Anhang].

Zunächst geht er darauf ein, dass Mobilität im Hinblick auf Freiheit und Unabhängigkeit sehr positiv besetzt ist und bezieht dabei Personen- und Güterverkehr mit ein. Er stellt dem dann die negativen Effekte wie den Beitrag zum Klimaproblem durch Verkehr, die Lärmproblematik, den immensen Ressourcenverbrauch, den großen Platzbedarf entgegen. Verkehr sei außerdem nicht nur verbindend, sondern könne auch trennend wirken. Er sagt, dass Verkehr inzwischen sehr sicher sei, weist aber andererseits auch auf die mehreren tausend Verkehrstoten im Jahr hin. Er weist dann darauf hin, dass Mobilität und Verkehr die Lebensqualität beeinflussen.

Aus der Gegenüberstellung der positiven und negativen Effekte von Verkehr und Mobilität leitet er den Zielkonflikt im Verkehrsbereich ab, der bei verkehrsplanerischen Maßnahmen und verkehrspolitischen Entscheidungen zum Tragen kommt. Es sei wichtig, diesen Zielkonflikt „auszubalancieren“, was normalerweise über die – in der Regel gesamtstädtische – Verkehrsentwicklungsplanung geschehe.

Er weist auf die Komplexität der Verkehrsentwicklungsplanung mit Simulationen, Szenarienentwicklung, Beteiligungsprozessen und Rückkopplung von Umweltwirkungen hin und nennt einige Beispiele für Verkehrsentwicklungspläne. Er erwähnt, dass der Hamburger Verkehrsentwicklungsplan schon etwas älter sei und dass man hier im Vergleich zum Vorgehen anderer Städte nicht einem dezidierten Schema gefolgt sei. Es gebe z.B. keine Querbezüge z.B. zur Umweltplanung und es handle sich eher um eine Art „Wunschliste“.

Bereits 2001/2002 habe er gegenüber den Planern der Stadt darauf hingewiesen, dass nun der richtige Zeitpunkt für ein übergreifendes Verkehrskonzept für den Süderelberaum gekommen sei. Er habe darauf damals die Antwort erhalten, dass man ein derartiges Konzept nicht brauche und die Verkehrsplanung auch so im Griff habe. [Gelächter im Publikum.]

Die Reaktion des Publikums zeige, dass diese Einschätzung nicht richtig war. Man sei inzwischen auch von Seiten der Behörde anderer Ansicht, so seine Wahrnehmung der letzten Monate, und es seien deutliche Veränderungen in der Herangehensweise spürbar. Man stelle sich auch von Seiten der Stadt die Frage, wie man sich in der strategischen Verkehrsplanung besser aufstellen kann. Der Bereich der strategischen Verkehrsplanung müsse in der BSU deutlich gestärkt werden, da noch immer kein übergreifendes Verkehrskonzept vorhanden ist.

Herr Prof. Dr. Gertz sagt aber auch, dass es falsch wäre, auf das Gesamtkonzept zu warten bevor man bestimmte Einzelentscheidungen im Hamburger Süden fällt. Eine Planung über einen langen Zeitraum wäre zwar gut, aber die vorhandenen Zeitfenster des „Sprung über die Elbe“ und der IBA müssen berücksichtigt werden. Eine reine Verzögerungstaktik sei der falsche Weg.

Anschließend sagt der, dass in Hamburg nun die entscheidenden Ansätze vorhanden sind, um sich in zukünftigen Verkehrsplanungsprozessen deutlich besser aufzustellen. Er geht in diesem Zusammenhang auf die konkreten Anforderungen der Verkehrsplanung ein. Zunächst betont er, dass Infrastrukturausbau und Klimaschutz keine unterschiedlichen Politikfelder sind und dass eine stärkere Integration der beiden Bereiche wünschenswert sei. Zudem sei eine verkehrsträgerübergreifende Perspektive von großer Bedeutung. Auch die veränderten Anforderungen im Hinblick auf den demografischen Wandel und die Umweltgerechtigkeit spielen eine entscheidende Rolle. Weitere Anforderungen an die Verkehrsplanung seien die Herstellung von Erreichbarkeit und die Fehlerfreundlichkeit der Planungen.

Anschließend nennt Herr Prof. Dr. Gertz einige Projekte im Süderelbraum wie die S-Bahn nach Stade und die A26, aber auch die HQS und die WRS. Er hebt hervor, dass in Richtung Stade der ÖPNV mit der S-Bahn vor der Autobahn da war und dass dies normalerweise umgekehrt sei.

Er weist dann darauf hin, dass Verkehr sowohl im Hinblick auf die Siedlungsstruktur als auch bezüglich der Logistikkonzepte gestaltbar sei. Er betont noch einmal, dass es bei der Verkehrsplanung aber sehr unterschiedliche Ziele und Interessenlagen, wie Verkehrsqualität, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Emissionsreduzierung und stadtplanerische Aufwertung gebe. Keines dieser Ziele dürfe die anderen dominieren. Anschließend stellt er die rhetorische Frage, ob hier ein Konsens über die Ziele bestehe, wenn über HQS und WRS diskutiert wird. Man müsse sich konkret die Frage stellen, was man erreichen möchte. Ein Mediationsverfahren werde benötigt und man dürfe den Prozess nicht auf die leichte Schulter nehmen. Offenheit und Kompromissfähigkeit von allen Seiten seien von großer Wichtigkeit.

Dies ist laut Herrn Prof. Dr. Gertz auch im Hinblick auf das Planfeststellungsverfahren von großer Bedeutung. Fehler in diesem Verfahren führen immer wieder zu Gerichtsprozessen. Ein Kontrakt, wie er in diesem Verfahren angestrebt wird, sei idealtypisch so gut, dass man sich eine gerichtliche Auseinandersetzung sparen kann. Er nennt dann das Mediationsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens als Beispiel und sagt, dass man hier trotz eines derartigen Verfahrens nicht um eine Auseinandersetzung vor Gericht herumgekommen sei.

Er sagt anschließend, dass ein Konsens in entsprechenden Verfahren nur gelingen kann, wenn die Verkehrsplanung die sehr vielfältigen Anforderungen der Stadtentwicklung vor Ort berücksichtigt und speziell in diesem Fall vor Ort die Anforderungen der Hafententwicklung nicht verkannt werden. Er betont, dass Häfen im Wettbewerb stehen und dass Infrastrukturprojekte rund um den Hafen notwendig seien. Für einen Konsens sei weiterhin wichtig, dass der Bedarf gut begründet ist und dass Einigkeit über die Berechnungsgrundlagen vorhanden ist.

Daraufhin hebt er die Wichtigkeit der Qualitätskontrolle des Verfahrens durch ein unabhängiges Institut hervor, das auch die aufgestellten Prognosen überprüfen müsse. Er weist darauf hin, dass Gegengutachten die Ergebnisse entsprechender Verfahren oft in Frage stellen.

Nun geht Herr Prof. Dr. Gertz auf die Ursachen der Verkehrsdiskussion im Hamburger Süden ein. Die mit der „Containerisierung“ verbundene Verlagerung der modernen Hafenanlagen mit den Terminals in den Westen des Hafens hat dazu geführt, dass diese nun in relativ großer Entfernung zur Bahn und zur A1 im Osten liegen. In diesem Zusammenhang sei eine Querverbindung durch Straße und Schiene erforderlich.

Er geht dann auf die Frage ein, warum bisherige Ansätze zur Umsetzung der HQS nicht funktioniert haben. Er stellt die These auf, dass es an der Tatsache liegt, dass Hamburg das

Projekt nicht selbst finanziert und dass deshalb Lösungen nötig seien, die der Bund finanziert. Von daher sei der Netzzusammenhang im Autobahnnetz von großer Bedeutung. Er nennt ein Beispiel in Bremen, wo es um einen Hafenzubringer als Autobahn im Hafen ging. Hier habe der Bund darauf hingewiesen, dass es nicht seine Aufgabe sei, eine Autobahn bis an die Kaikante zu finanzieren, sondern dass bei neuen Autobahnen immer die Einbindung ins Netz im Vordergrund stehe. Zudem nennt er die Einstufung der HQS als „weiteren Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan, was gewissermaßen als „Trostpries“ zu verstehen sei.

Im Anschluss geht er auf die inzwischen verworfenen Überlegungen ein, die HQS als PPP-Projekt (Public Private Partnership) als mautpflichtige Straße zu realisieren. Er nennt die beiden Beispielprojekte Herrentunnel in Lübeck und Warnowquerung in Rostock und sagt, dass diese nicht so gut laufen. Maut funktioniere nur, wenn keine Alternative vorhanden ist. Das Problem bei der HQS sei, dass Alternativen vorhanden sind und dass entsprechend ein privater Investor kein Interesse an der Optimierung des sonstigen Hafennetzes gehabt hätte. Daraufhin sagt Herr Prof. Dr. Gertz, dass es im derzeitigen Bestand nicht überall Probleme gebe. Die wichtige Achse sei schon vierspurig. Das Hauptproblem sei aber nun die Verbindung zur A1. Er sagt, dass man sich von Anfang an auf dieses Problem hätte konzentrieren sollen.

Danach geht er auf die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße ein und bezeichnet sie als Chance für Wilhelmsburg. Hier gehe es nicht um die Frage des Ob, sondern des Wie. Ein besonderes Augenmerk müsse hier auf den gestalterischen und funktionalen Anforderungen liegen. Er weist dabei auch auf die Notwendigkeit hin, bei der Planung die Evakuierungsmöglichkeiten Wilhelmsburgs zu berücksichtigen und nennt in diesem Zusammenhang eine studentische Arbeit an der TU Hamburg-Harburg. Auch die Frage, ob der Regelquerschnitt von 31 m (RQ 31) tatsächlich adäquat sei, müsse geklärt werden. Es handle sich hier um eine Straßenplanung im städtischen Bereich und nicht „in der Weite Mecklenburg-Vorpommerns“. Er sagt, dass es außerdem wichtig sei, die Variante einer verbreiterten A1 als vollständige Umfahrung Wilhelmsburgs mit einzubeziehen. Vielfältige Varianten seien für den Prozess von großer Wichtigkeit.

Abschließend fragt Herr Prof. Dr. Gertz, ob es auch ohne Autobahn geht und nennt hier den Rückbau der Autobahn-Hochstraße am Embarcadero in San Francisco als Beispiel. Als Beispiel für einen stadtverträglichen Querschnitt nennt er die Gestaltung einer Schnellstraße als Boulevard in Luxemburg-Kirchberg.

Herr Birzer bedankt sich bei Herrn Prof. Dr. Gertz für den Vortrag und bittet um Rückfragen.

Herr Sauer geht zunächst auf die Anmerkung von Herrn Prof. Dr. Gertz ein, dass der Hamburger Verkehrsentwicklungsplan eine „Wunschliste“ sei. Dann möchte er wissen, ob ein echter Konsens bei divergierenden Interessenlagen möglich sei. In Wilhelmsburg komme man an eine derartige Situation nicht heran. Es gebe keinen Versuch, in diesem Prozess Interessenausgleiche herzustellen und das Verfahren zu einer gemeinsam getragenen Lösung zu bringen.

Herr Köpke sagt, dass man die Frage mit einbeziehen müsse, wie sich Verkehr in 20-30 Jahren entwickelt. Es gehe hier um die Frage, ob man tatsächlich heute Autobahnen baut, wenn diese dann überflüssig sind.

Frau Meise geht auf den Hinweis bezüglich der Evakuierung Wilhelmsburgs ein und betont die Wichtigkeit dieses Aspektes. Sie sagt, die Lärmschutzwände an der verlegten WRS würden deren Nutzung zur Evakuierung der Elbinsel verhindern.

Frau Christen merkt an, dass im Zusammenhang mit Planungsprozessen heute auch immer von der „europäischen Stadt“ die Rede ist. Die Stadtentwicklung habe im Zusammenhang mit derartigen Projekten ein großes Gewicht, die Verbindung von Stadt- und Verkehrsplanung sei sehr wichtig. Es gebe Möglichkeiten einer neuartigen Kooperation aus verkehrsplanerischer Sicht. Sie fragt, was in dieser Hinsicht genau geschehen muss.

Herr Prof. Dr. Gertz weist noch einmal auf das städtebauliche Potenzial hin, das durch Verlegung der WRS entstehen kann. Es gehe darum, welche Maßnahmen es bedarf, damit dieses Potenzial genutzt werden kann. Man müsse sich von dem Bild lösen, dass Autobahnen per se schlecht sind. Man könne vierspurige Straßen sinnvoll integrieren und hohe stadträumliche Qualitäten schaffen

Weiterhin sagt er, dass der Umkehrschluss, durch den demografischen Wandel würden in 20-30 Jahren keine Autobahnen mehr gebraucht, falsch sei. Die Fortbewegungsart wird sich auch dann nicht stark von der heutigen unterscheiden, aber es wird andere Anforderungen an die Infrastruktur geben. Der demografische Wandel vollziehe sich in Hamburg als Alterung der Bevölkerung, nicht als Bevölkerungsrückgang. Von daher sei die Schlussfolgerung verkürzt, dass man in Zukunft die Straßeninfrastruktur nicht mehr benötigt. Im Hinblick auf das Thema Sturmflut sagt er, dass die Infrastruktur auf der Elbinsel darauf ausgelegt wird. Das dargestellte Problem mit den Lärmschutzwänden sei ihm nicht klar. Bei Sturmflutwarnungen sei eher das menschliche Verhalten ein Problem. Es gebe eine Vorwarnzeit von sechs Stunden, doch die meisten Menschen verbleiben so lange wie möglich in ihren Häusern. Dadurch verkürzt sich der Evakuierungsprozess auf einen engen Zeitraum und die Infrastruktur reicht nicht aus.

Bezüglich des Zusammenhangs von Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung sagt er, dass sich hier viel geändert hat. In den 1960er und 70er Jahren führten die Planungen von neuen Straßen zu Zäsuren in der Stadt. Heute gelingt die städtebauliche Integration besser. Zudem stehen heute verkehrsträgerübergreifende Betrachtungen im Vordergrund.

Herr Prof. Rothschuh sagt, es sei eine Legende, dass die HQS für den Hafenverkehr notwendig sei. Nur ein geringer Anteil des prognostizierten Verkehrs auf der HQS werde von den Containerterminals kommen. Die Verbindung im Autobahnnetz bestehe zudem bereits über Maschen und zukünftig über Kaltenkirchen und die A20. Er betont, dass der Anlaufpunkt des Hafens immer stärker Waltersdorf sei.

N.N. fragt im Hinblick auf den Kontrakt und die Win-Win-Situation, die dieser enthalten müsse, was den Wilhelmsburgern hier als Ausgleich geboten werde. Sie sagt, dass in ländlichen Gemeinden derartige Verkehrsprojekte stets mit einer Gegenleistung, wie z.B. einem neuen Schwimmbad ausgeglichen werden.

Herr Klein verweist auf die zeitliche Komponente und sagt, dass in anderen Städten zwei bis drei Jahre für die Ausarbeitung eines verkehrlichen Gesamtkonzeptes notwendig seien. Er hebt auch hervor, dass es wichtig sei, sich die Klageschleife zu sparen und dass der Zeitrahmen durch IBA und IGS allerdings sehr eng gesteckt sei

Herr Prof. Dr. Gertz sagt im Hinblick auf die HQS, dass er sich nicht im Detail mit den aktuell vorgelegten Zahlen auseinandergesetzt habe. Er sagt, dass die HQS auf jeden Fall keine Entlastung für die Innenstadt bringen werde. Bezogen auf die Verbindung über Maschen sagt er, dass ein LKW hier sehr weit fahren müsse. Außerdem sagt er, man solle bei der Planung der HQS nicht unbedingt von Fernstraßenplanung sprechen, es gehe auch um Verkehr, der eine sehr kurze Fahrtweite hat.

Hinsichtlich der Kompensationslösungen sei er gespannt auf Vorschläge. Kompensationslösungen seien der Regelfall. Er spricht jedoch von „falschem Fahrwasser“, wenn man Schwimmhallen mit Verkehrsprojekten ausgleicht. Die Kompensation solle auf verkehrlicher Ebene geschehen.

Er sagt bezüglich der Zeitplanungsschiene, dass man es sich nicht leisten könne, erst ein gesamtstädtisches Konzept auszuarbeiten. Es müsse ein Konzept in geraffter Form für den Süderelberaum bearbeitet werden. Dabei müssten alle Betroffenen mit einbezogen werden. Man solle nicht auf eine Verzögerungstaktik setzen. Die Bedingungen werden nicht besser, wenn man das Zeitfenster verstreichen lässt.

Herr Kellner fragt im Hinblick auf das Rollenverhältnis von Politik und Fachleuten, was sich hier ändern könnte.

Herr Prof. Dr. Gertz sagt, ein Beteiligungsprozess erfordere eine Vorstrukturierung von Fachleuten. Die Diskussion sei schwierig zu führen. Man müsse lernen, konkret zwischen Zielen und Maßnahmen zu unterscheiden. Es bestehe die Gefahr, dass nur über die Maßnahmen diskutiert wird. Ein derartiger Beteiligungsprozess sei eine große Herausforderung.

Herr Birzer kündigt eine zehnminütige Pause an.

Pause 11:50-12:00

Herr Birzer sagt, dass es den Wunsch gab, dass heute ein Vertreter der Deutschen Bahn anwesend ist. Er stellt kurz Frau Plambeck vor, die nun als Vertreterin der DB einen Vortrag halten wird. Sie ist Konzernbevollmächtigte für Hamburg und Schleswig-Holstein und stammt aus einer Eisenbahnerfamilie – ihr Vater war Lokführer in Hamburg.

Frau Plambeck bedankt sich für Möglichkeit des Vortrags und sagt, dass sie kurz die Position der Bahn im Hinblick auf das Thema Lärmschutz vorstellen wird [siehe Präsentationsdatei im Anhang].

Sie sagt eingangs, dass Mobilität ein Grundbedürfnis ist, jedoch auch einige Schattenseiten hat und verweist auf die Punkte, die Herr Prof. Dr. Gertz hierzu genannt hat. Der Schienenverkehr der DB entlaste Verkehr und Umwelt. Durch die Bahn gebe es beispielsweise 3,4 Millionen Pkw weniger auf deutschen Straßen und es gebe eine deutliche Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Im Hinblick auf die Umweltfreundlichkeit sagt sie, dass die meisten Züge heute elektrisch fahren, Dieseltraktionen gebe es nur noch auf Nebenästen. Schwerpunkte der DB im Umweltschutz seien Klimaschutz und Energieeinsparung, Verringerung der Diesel-Schadstoffemissionen, Lärminderung und Naturschutz. Derartiges Engagement sei für die Akzeptanz des Verkehrs auf der Schiene wichtig.

Sie sagt weiterhin, dass die politischen Rahmenbedingungen die Bahn mehr als andere Verkehrsträger belasten, u.a., da man die volle Mineralölsteuer zahlen muss. Sie weist auf den hohen Anteil an Steuern und Abgaben an den Energiekosten der DB hin.

Anschließend geht Frau Plambeck detailliert auf das Thema Lärminderung ein. Sie erläutert, wie Schienenlärm entsteht. Die Hauptquelle ist demnach das Rollgeräusch, ab 200 km/h kommen aerodynamische Geräusche hinzu. Das Rollgeräusch wird wesentlich vom Oberflächenzustand der Rad- und Schienenauflflächen bestimmt: je glatter Rad und Schiene, desto leiser rollt der Zug.

Sie spricht dann das Wachstum des Schienenverkehrs an, das auch stets mit einem Wachstum des Lärms verbunden ist. Sie merkt an, dass die Bahn im Jahr 2007/2008 die höchste Verkehrsleistung auf der Schiene seit Bestehen der Eisenbahn in Deutschland erbracht hat. Das anspruchsvolle Ziel der DB sei es, die Verkehrsleistung weiter zu steigern, aber den Lärm zu halbieren. Insbesondere im Rheingraben und in Hamburg stehe man schon in einem intensiven Dialog in Bezug auf die Lärminderung. Sie weist darauf hin, dass bei einem Planfeststellungsverfahren die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen sind. Zum Erreichen des anvisierten Zieles solle zudem das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes fortgesetzt werden.

Außerdem sollen die Güterwagen mit einer Verbundstoffbremssohle aus-, bzw. umgerüstet werden, so dass es kein Quietschen beim Bremsen mehr gibt. Bei dieser Technik bleiben zudem die Räder glatter und das Fahrgeräusch bleibt entsprechend gering. Neue Güterwagen werden in Zukunft nur zugelassen, wenn sie mit einer Verbundstoffbremssohle ausgestattet sind. Güterwagen werden jedoch im Schnitt 30 Jahre alt, die Frage ist also, wie mit bestehenden Wagen umgegangen wird. Hier müsse eine EU-Regelung gefunden werden. Die EU sei hier allerdings zurückhaltend, da sie eine Wettbewerbsverzerrung befürchtet.

Ein weiterer wichtiger Baustein zum Erreichen des gesteckten Ziels sei das Programm zur Erforschung und Erprobung weitergehender Technologien zur Lärminderung. Hier gibt es das Projekt LZarG („leiser Zug auf realem Gleis“).

Sie sagt anschließend, dass die Lärmvorsorge inzwischen bei Neu- und Ausbaustrecken erfolgreich umgesetzt wird und dass auch im Bereich Lärmsanierung schon große Ziele erreicht wurden: seit 1999 wurden bereits 20% der Strecken entsprechend saniert. Die Kosten des Lärmsanierungsprogramms belaufen sich auf 100 Mio. EUR jährlich. Damit werden aktive und passive Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt.

In Hamburg werde die Lärmsanierung seit vier Jahren in Zusammenarbeit zwischen Stadt und Bahn durchgeführt. Auf Hamburger Gebiet seien hier die Strecken Hausbruch-Harburg und der Hamburger Teil der Strecke nach Lübeck zu nennen.

Daraufhin geht Frau Plambeck detailliert auf die Verbundstoffbremssohle ein. Diese verhindere das Aufrauen der Räder und reduziere die Schallemissionen von Güterzügen um rund 10 dB(A). Bei Einsatz der Verbundstoffbremssohle besteht ein geringerer Bedarf an Lärmschutzmaßnahmen.

Anschließend geht sie konkret auf Wilhelmsburg ein. Sie weist darauf hin, dass hier rein rechtlich mehrere Strecken liegen und dass alle Maßnahmen, die eine bauliche Veränderung bedingen, mit Lärmschutz verknüpft sind. Es bestünden bereits 3 km Lärmschutz aus Lärmschutzwänden und einem Wall im Bereich der Schule. Bei der Verlegung der WRS wird im Bereich der Bahn ein Hauptgleis verlegt, aus diesem Grund ist Lärmvorsorge notwendig. Das Lärmkonzept sei hier verbunden mit einer Bündelung der Verkehrswege.

Frau Plambeck sagt abschließend, dass es ein enges Zeitfenster gebe und dass es wichtig sei, den Schub, den die IBA bringt, zu nutzen. Sie hoffe außerdem, dass sich zukünftige Sparmaßnahmen nicht auf die Lärmsanierung beziehen.

Herr Lübke sagt, dass hinsichtlich der Lärmerzeugung auch die S-Bahn eine große Rolle spiele. Die Fahrmotoren seien sehr laut. Er fragt, warum die Züge zudem so unterschiedlich laut seien – manche scheppern sehr stark –, obwohl es sich immer um dieselbe Baureihe zu handeln scheint.

Zudem weist er auf die Europäische Lärmschutzrichtlinie und das Forum hin, das dazu im Bürgerhaus stattgefunden hat. Er spricht die Lärmpläne an, die aufgestellt wurden und bezieht sich auf die intensive Lärmschutzdiskussion im Bereich der Güterumgehungsbahn. Doch dort, wo es effektiv am lautesten ist, in Wilhelmsburg und an der Verbindungsbahn, werde nichts unternommen.

Herr Wiesner fragt nach den Planungen für das Unterwerfungsbauwerk im Bereich Harburg/Wilhelmsburg.

Herr Prof. Rothsuh möchte wissen, welche Auswirkungen eine Geschwindigkeitsreduzierung der S-Bahn von 100 auf 80 km/h habe.

Herr Holm stellt die Frage nach den konkreten Bauplänen der Bahn bei der Verlegung der WRS.

Frau Plambeck sagt, dass es einen gemeinsamen Masterplan Hafenhinterlandverkehr gibt und dass der Ausbau des Schienenknotens Hamburg bis 2025 in einer weiteren Untersuchung berücksichtigt wird.

Das Unterwerfungsbauwerk Wilhelmsburg, das der Entmischung des Hafenverkehrs vom Personenverkehr dient, sei bei den Überlegungen für die Verlegung der WRS mit berücksichtigt worden. Hierfür gebe es einen vordringlichen Bedarf, es sei aber derzeit nicht finanziert. Es bestehe eine hohe Chance auf die Realisierung, die dafür vorgesehenen Flächen müssen bei der Verlegung der WRS berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der S-Bahn-Fahrgeräusche sagt sie, dass sie der Hinweis erstaune, weil Fahrmotorgeräusche als Lärmquelle immer den Rollgeräuschen untergeordnet seien.

Sie sagt, der Stichtag für die Lärmsanierung sei der 1.4.1974. B-Pläne, die nach diesem Datum aufgestellt wurden, müssen bezüglich der Bauten auch immer die Normen für den Hoch- und Städtebau der Umgebung berücksichtigen. Ausdrückliches Ziel sei es, den Lärm an der Quelle zu reduzieren. In vielen Fällen wurde das Angebot, Gebäude mit Lärmschutzfenstern auszurüsten, noch nicht angenommen.

Herr Neumann fragt, warum die Süderelbbrücke, die mit ihrer Kastenbauform einen großen Resonanzkörper darstellt, noch nicht mit einer Kunststoffschicht ausgefüllt sei. Diese Methode sei zur Lärminderung sehr effektiv

Frau Plambeck sagt, die Brückenentdröhnung sei ein wichtiges Thema befände sich in der Probestadium. Einige Brücken seien bereits ausgerüstet.

Herr Maass fragt hinsichtlich des Güterbahnhofs im Bereich Vogelhüttendeich, wie hier die Planungen stehen. Seiner Auffassung nach seien die Realisierungschancen gering.

Frau Plambeck sagt, die Lärmschutzmaßnahmen in der dargestellten Form seien nur eine Ideenskizze. Wenn die Planung detailliert wird, werde genau ersichtlich sein, wie viel Verkehr zu berücksichtigen sei etc. Auf Basis der lärmtechnischen Untersuchung werde dann die Betroffenheit ermittelt und es werden die genauen Lärmschutzmaßnahmen geplant. Die Frage komme ein halbes Jahr zu früh.

Hinsichtlich des angesprochenen Güterbahnhofs sagt sie, dass das Unterwerfungsbauwerk und die Aufstellgleise für den Hafen berücksichtigt worden seien. Es handle sich aber nicht um einen Umschlagbahnhof, sondern lediglich um Gleise zum Aufstellen der Züge.

Herr Maas fragt noch einmal nach, wie hoch genau die Realisierungschance sei.

Frau Plambeck sagt, sie könne hier keine Zahlen nennen.

Frau Garlipp verweist auf die 5 dB(A) Schienenbonus, die im Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) noch immer Berücksichtigung finden. Sie möchte wissen, warum bei den Planungen nicht die EU-Umgebungslärmrichtlinie mit einbezogen worden sei. Außerdem möchte sie wissen, warum es den Schienenbonus im BImSchG noch gibt.

Frau Plambeck sagt, dass Herr Tiefensee hier eine Anpassung der gesetzlichen Grundlagen vorgesehen habe. Diese Änderungen seien aber noch nicht vollzogen, noch sei der Schienenbonus gesetzlich festgelegt.

Frau Garlipp sagt, dass sie dies nicht nachzuvollziehen könne.

Frau Plambeck sagt, dass es nicht ersichtlich sei, wann der Schienenbonus entfallen wird. Es sei eine Sache des Gesetzgebers.

Herr Birzer stellt Herrn Hurtienne vor, der der zweite Geschäftsführer der Hamburg Port Authority (HPA) neben Herrn Meier ist. Herr Birzer gratuliert Herrn Hurtienne zu diesem kürzlich angetretenen Posten.

Herr Hurtienne hält seinen Vortrag zur Position der HPA [siehe Datei im Anhang]. Er weist zunächst darauf hin, dass der Umschlag derzeit rückläufig sei. Er sagt, dass dies nur eine vorübergehende Phase sei und dass der Umschlag nach einer gewissen Verschiebung wieder wachsen werde. Anschließend stellt er die Zukunftsinvestitionen der HPA im Hafen vor. Es gehe insbesondere darum, die Terminals auszubauen und die Zufahrtswege – Straße und Bahn – leistungsfähiger zu machen. Die derzeitige Infrastruktur sei schon vor längerer Zeit an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen.

Anschließend weist er auf die drei Masterpläne hin, die die HPA aufgestellt hat: Masterplan Hafenbahn 2015, Masterplan Hafenstraßen und Masterplan Wasserstraßen. Hamburg sei ein Eisenbahnhafen und solle in dieser Funktion ausgebaut werden. Die Kapazitätsgrenze sei insbesondere bei den Straßen erreicht, hier sei nun eine Nachsteuerung notwendig.

Er geht detailliert auf den Masterplan Hafenstraßen ein, da sich die aktuelle Diskussion hierauf konzentriere. Er stellt kurz die Inhalte des Masterplans vor und sagt, welche baulichen Maßnahmen im Bereich Waltershof und im Bereich Roßdamm/Köhlbrandbrücke geplant sind. Er sagt, dass der Durchgangsverkehr eine erhebliche Rolle spielt. Die

Überlegungen zur Schwerverkehrslenkung im Rahmen des Masterplans finden in Koordination mit der BSU statt.

Er sagt, dass man bei einem guten Verkehrsmanagement ohne zusätzliche Spuren auskomme, wenn ein leistungsfähiges Netz vorhanden ist. Gerade hier liege aber das heutige Problem, denn die südliche Hafenanbindung sei insbesondere wegen der Kattwykbrücke nicht leistungsfähig genug. Man müsse die Netzstruktur ertüchtigen, insbesondere in diesem Bereich, um den Verkehr nachhaltig steuern zu können.

Anschließend geht Herr Hurtienne detailliert auf das „Pre-Gate“ und „Truck Appointment“ ein, einem System, bei denen die LKW auf Stellplätzen an der Autobahn einige Kilometer vor der Einfahrt in den Hafen abgefertigt werden, um dann von dort aus gezielt in den Hafen einfahren zu können. So werden die Rückstaus aus dem Hafen minimiert.

Er spricht dann einen weiteren geplanten Masterplan an, den „Masterplan Verkehrsmanagement Hafen Hamburg“. Hier sei es wichtig, ein verkehrsträgerübergreifendes Konzept aufzustellen.

Er stellt dann die Empfehlungen des Masterplans Hafenstraßen vor: Ertüchtigung der Haupthafenroute, verbesserte Anbindung an das Autobahnnetz, Ausbau einer südlichen Ost-West-Verbindung als südliche Hafenerschließung oder HQS in Südlage, Verkehrsmanagement, Schwerverkehrslenkungskonzept Wilhelmsburg.

Man könne durch Organisation nicht auf die zentralen Verkehrsprojekte wie Süd-HQS verzichten. Man müsse ein leistungsfähiges Netz schaffen und es optimal bewirtschaften.

Herr Bölckow fragt nach dem Blick in die Zukunft des Hafens und möchte wissen, ob davon ausgegangen werden kann, dass auch in Zukunft Container über LKW in den Hafen kommen. Er weist auf vielfältige Alternativen hin, die entwickelt werden. Er möchte konkret wissen, warum das Eisenerz Richtung Salzgitter über die Schiene transportiert wird und nicht über die Kanäle. Zudem möchte er wissen, warum keine vernünftige Radwegeverbindung vom Reiherstiegviertel zum Alten Elbtunnel gelingt und warum der derzeit geplante Ausbau des Radwegs so minimal sei und an vielen Stellen nicht einmal den gesetzlichen Anforderungen entspricht.

Herr Hurtienne sagt, dass der LKW-Verkehr nicht vorrangig entwickelt wird, es gebe vorrangig andere Zielrichtungen. Der Modal Split solle zu Gunsten des Verkehrsträgers Bahn ausgebaut werden, der Verkehr im lokalen Umfeld werde aber auch in Zukunft über LKW gehen müssen. Dies sei der Stand der Technik heute, andere Varianten mit zusätzlichen Umschlagpunkten seien schwierig.

Hinsichtlich der Erzzüge nach Salzgitter sagt er, dass die Verkehrsträgerwahl frei sei, die Unternehmen können frei am Markt entscheiden, durch welchen Verkehrsträger der Transport durchgeführt werden soll. Dies könne nur durch belastende Maßnahmen einzelner Verkehrsträger durch den Bund beeinflusst werden.

Der Radweg zum Alten Elbtunnel sei aus übergeordneten Mitteln gefördert. Es sei ein komplexes Projekt, er könne dazu keine genauen Angaben machen.

Herr Hardel möchte wissen, was genau in Veddel geplant ist und lädt Herrn Hurtienne zu einer Sitzung des Stadtteilbeirats Veddel ein.

Herr Hurtienne sagt, dass die Zollgrenze aufgehoben wird und dass damit auch die zeitliche Verkehrsbeschränkung der Zufahrtsstraßen zum derzeitigen Freihafengebiet entfallen wird. Es gebe allerdings noch keine genauen Planungen hinsichtlich der Spurführungen etc., dies

müsse mit der BSU abgestimmt werden. Er weist darauf hin, dass die Aufhebung der Freizone auch unter verkehrlichen Gesichtspunkten wichtig sei.

Herr Böhrnsen sagt hinsichtlich des DEGES-Gutachtens, das von einem zukünftigen Hafenbecken in Moorburg ausgeht, dass dieses Hafenbecken in den Unterlagen von 2005 nicht berücksichtigt worden sei.

Weiterhin sagt er, dass die Haltung der HPA zur Südvariante bisher sehr kritisch gewesen sei und dass man von dort habe verlautbaren lassen, alternative Südvarianten zur Nordvariante kämen nicht in Frage. Er fragt, ob die HPA eine leistungsfähige Süderelbquerung einer durchgehenden HQS als Autobahn bevorzuge.

Herr Hurtienne sagt, man müsse die zukünftigen Entwicklungen integrieren. Der Ausbau des Hafens in Moorburg sei am Ende eine politische Entscheidung.

Hinsichtlich der HQS merkt er an, dass es derzeit eine Beschlusslage für die Nordvariante gebe. Die Südvariante werde aber diskutiert. Die Ertüchtigung der Südachse sei auch neben einer Nordvariante notwendig. Die derzeitige Position sei, dass die HPA von einem deutlichen Bedarf eines leistungsfähigen Verkehrsweges im Süden ausgehe.

Herr Prof. Rothschuh fragt nach der Zukunft der Köhlbrandbrücke. Diese müsse bald abgerissen werden, was sehr hohe Kosten verursacht. Es bestehe die Chance, den Neubau vom Bund als Hafenhinterlandanbindung zu fördern. Er fragt, wie die Positionen der HPA und der BSU unter Einbeziehung der Bürger sinnvoll verknüpft werden können.

Herr Hurtienne sagt, dass tatsächlich nicht nur die Kattwykbrücke problematisch sei, sondern dass auch die Köhlbrandbrücke zukünftig ersetzt werden müsse. In beiden Fällen bestehe die Notwendigkeit, etwas zu unternehmen.

Er sagt, dass die BSU und die HPA gut zusammenarbeiten und dass die Methoden abgeglichen werden. Es gebe teilweise gleiche Gutachter, zudem einheitliche Verkehrsmodelle. Die Rückkopplung mit den Bürgergremien müsse gemeinsam diskutiert werden, man habe keine Befürchtungen, sich daran zu beteiligen.

Herr Birzer weist darauf hin, dass Herr Hurtienne die Veranstaltung am Nachmittag verlassen muss, dass aber auch Herr Röfer von der HPA anwesend sei und Fragen beantworten könne. Er weist auch auf den Stationsrundgang mit den sieben Stationen und die Zusammenstellung von Vor- und Nachteilen an den Stationen hin mit der Bitte, diese zu ergänzen.

Herr Böhrnsen merkt an, dass die bei der HQS Süd dargestellte Variante von der DEGES-Studie abweicht.

Herr Rothe entschuldigt die Darstellung der anderen Variante. Man habe hier an bestimmten Punkten weitergedacht, z.B., ob auch ein Tunnel statt einer Brücke als Süderelbquerung in Frage kommt und ob die Trasse der HQS nördlich oder südlich des Umspannwerks verlaufen werde.

Frau Garlipp fragt nach den Unterlagen zu dieser Variante.

Herr Birzer sagt, dass diese zeitnah zur Verfügung gestellt werden. Er erläutert den Ablauf des Stationsrundgangs, der nun kombiniert mit der Mittagspause stattfinden wird.

(Abschlussplenum 16:20 Uhr)

Herr Birzer sagt, dass nun zwei, ja sogar fast drei Stunden in den Arbeitsgruppen gesprochen wurde und dass es kaum möglich sei, eine kurze Übersicht der Ergebnisse zu erstellen. Er sagt, dass intensiv diskutiert wurde und dass die Teilnehmer mit den Experten ins Gespräch gekommen seien.

Er fasst die Ergebnisse der *Arbeitsgruppe zur Wilhelmsburger Reichsstraße* zusammen: Ein wichtiges Thema waren hier die Immissionen, nicht nur Lärm, auch Feinstaub. Man habe diskutiert, wie die Belastungen minimiert werden können und dass es hier auch moderne Methoden gebe. Nicht alle in der Arbeitsgruppe glauben, dass der Lärmschutz kommen wird, bzw. dass er so kommen wird, wie es versprochen wird. Hier bestehe Klärungsbedarf hinsichtlich der Frage, ob der Lärmschutz garantiert sei und ob er einklagbar sei. Man habe auch einen Deckel über der WRS diskutiert und darüber, dass dies jedoch sehr teuer sei. Weiterhin ging es um Einzelfragen, um verschiedene Alternativen zur WRS, das Thema Flutschutz und Evakuierung. Außerdem fragten die Teilnehmer, ob die Planer schon eine Begehung gemacht haben, um den Zustand vor Ort zu sehen und zu hören.

Herr Nähr stellt die Ergebnisse der *Arbeitsgruppe zur Hafenuferspange* vor. Der Bedarf einer HQS wurde hier bezweifelt und müsse nachgewiesen werden. Es gebe immer wieder unterschiedliche Begründungen für die HQS, auch dahingehend, ob es eine wichtige Verbindung für die Stadt oder für übergeordnete Zusammenhänge sei. Moorburg sei existenziell gefährdet, auch die Anwohner von Kirchdorf und an der Kornweide haben große Befürchtungen. Zudem wurde das Thema Naherholung im Bereich Kornweide diskutiert, hierzu habe Herr Rothe den Trog/Tunnel erläutert. Alternative Trassenführungen insbesondere östlich der Kornweide wurden diskutiert, auch eine Lösung nördlich der Süderelbe – im Bereich des Finkenrieder Hauptdeiches. Alle Alternativen wurden jedoch kontrovers diskutiert. Auch die Kattwykbrücke sei ein spezielles Thema gewesen. Ein wichtiger Punkt war die politische Durchsetzbarkeit der HQS generell.

Herr Birzer stellt kurz Herrn Benzing als Nachfolger von Herrn Rohrberg in der Funktion des persönlichen Referenten der Senatorin vor.

Herr Benzing präsentiert die Ergebnisse der *Arbeitsgruppe zum gesamtheitlichen Verkehrskonzept*. Hier habe es ein eher allgemeines und recht breites Themenspektrum gegeben. Das Thema der Zielkonflikte sei sehr wichtig gewesen, auch hinsichtlich der Frage, wie die verschiedenen Ziele ausbalanciert werden. Es sei auf die Notwendigkeit der Kompromissbereitschaft beider Seiten hingewiesen worden. Die Kompromissbereitschaft der Anwohner werde von ebenjenen als größer wahrgenommen als von Seiten der Hafenwirtschaft. Es ging auch um die Zukunft des Hafenverkehrs hinsichtlich von Mobilitätsgesichtspunkten und die Transportwege innerhalb des Hafens. Hinsichtlich der WRS wurde die Frage diskutiert, ob die Verlegung in das Gesamtkonzept einzubeziehen oder abseits davon zu diskutieren sei. Bezüglich des Kontraktes wurde angemerkt, dass hier konkrete Forderungen an die HPA und die BSU einbezogen werden sollten. Die Ziele des Verkehrskonzeptes seien Entlastung der Bürger, Bündelung der Wege und eine verträgliche Abwicklung der Verkehre.

Herr Kirchmair stellt die Ergebnisse der *Arbeitsgruppe zu den Emissionen* vor. Hier wurden hauptsächlich Fragen und Probleme diskutiert, die durch die WRS-Verlegung entstehen. Grundsätzlich ging es um eine Verbesserung der lärmtechnischen Situation und darum, dass nur durch eine Verlegung aktive Lärmschutzmaßnahmen möglich seien. Auch die Frage der Überdeckung sei hier diskutiert worden.

N.N. merkt an, dass auch die Nachbesserung des Lärmschutzes an der Brücke Vogelhüttendeich ein wichtiger Punkt gewesen sei, da dies lärmtechnisch nicht gelöst ist.

Herr Birzer sagt, dass nun noch 25 Minuten für grundlegende Fragen zu Verfügung stehen.

N.N. fragt nach einem Rückbau oder einer Reparatur der WRS.

Herr Prof. Topp sagt, dass der Neubau einer Straße eine erhebliche Änderung darstelle und dass ein Anspruch auf Lärmschutz im Bereich Bahn und Straße bestehe.

Herr Prof. Rothsuh sagt, dass wir heute am Anfang des Beteiligungsprozesses angekommen sind, u.a. da heute die wichtigen Akteure HPA und DB dabei waren. Jetzt könne man endlich Fragen stellen, z.B. ob neue Autobahnen gebraucht werden und wie man Stadt-, Hafen- und Verkehrsentwicklung für ein integriertes Verkehrskonzept verknüpfen kann.

Herr von Eitzen merkt an, dass den Beteiligten die Unterlagen zu den unterschiedlichen Masterplänen der HPA zur Verfügung gestellt werden müssen.

Herr Röfer sagt, dass die Grundlagen zur Verfügung gestellt werden können.

Herr Birzer sagt abschließend, wie das Verfahren weitergeht und verweist auf die Internetseiten www.verkehrsplanung-im-sueden.hamburg.de und www.planenimdialog.com. Die nächste öffentliche Veranstaltung werde am 02.11. stattfinden, bis dahin stehen auch noch Sitzungen der Kernarbeitsgruppe an. Er weist darauf hin, dass alle Beteiligten, von denen die E-Mail-Adresse zur Verfügung steht, das Protokoll per Mail erhalten werden. Er bedankt sich für die Teilnahme am heutigen Workshop und übergibt an Frau Senatorin Hajduk für das Schlusswort.

Frau Senatorin Hajduk sagt, dass sich ihrer Einschätzung nach viele Leute bzgl. der Verfahrensführung wohl gefühlt haben und dass eine gute, sachliche Diskussion zustande gekommen sei. Sie wünsche sich, dass der sachliche Austausch sich auch durch die weiteren Sitzungen trage und ist voller Erwartung, was am 02.11. vorgelegt werden kann. Sie bedankt sich für die sachliche Atmosphäre trotz der schwierigen Thematik. Sie gehe mit einem guten Gefühl nach Hause. Von Seiten der Verwaltung könne man auch Dinge aufnehmen und man habe ein großes Interesse, den Dialog weiter zu führen.:-

Gez. J. Bouchain, 15.09.2009