

## Wort/Protokoll

der öffentlichen Sitzung

**des Stadtentwicklungsausschusses**

<b>Sitzungsdatum:</b>	18. Dezember 2014
<b>Sitzungsort:</b>	Hamburg, in der Patriotischen Gesellschaft, Trostbrücke 4, Hamburg, Reimarus-Saal
<b>Sitzungsdauer:</b>	17:00 Uhr bis 23:13 Uhr Wortprotokoll 17:47 bis 23:13 Uhr
<b>Vorsitz:</b>	Abg. Hans-Detlef Roock (CDU)
<b>Schriftführung:</b>	Abg. Dirk Kienscherf (SPD)
<b>Sachbearbeitung:</b>	Jana Nielsen

---

### Tagesordnung:

1. Drs. 20/13206 Rahmenkonzept -Hamburgs Sprung über die Elbe - Zukunftsbild 2013+“  
(Bericht Senat)  
Hier: Öffentliche Anhörung gemäß § 59 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft
  - a) Berichterstattung durch die Vertreterinnen und Vertreter des Senats
  - b) Durchführung einer Öffentlichen Anhörung gemäß § 59 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft
  - c) Aussprache des Ausschusses
  - d) Senatsbefragung durch die Ausschussmitglieder
2. Verschiedenes

## **Anwesende:**

### **I. Ausschussmitglieder**

Abg. Jan Balcke (SPD)  
Abg. Olaf Duge (GRÜNE)  
Abg. Dr. Kurt Duwe (FDP)  
Abg. Thomas Kreuzmann i.V.f. Jörg Hamann (CDU)  
Abg. Dirk Kienscherf (SPD)  
Abg. Martina Koeppen (SPD)  
Abg. Frank Wiesner i.V.f. Anne Krischok (SPD)  
Abg. Birgit Stöver i.V.f. Ralf Niedmers  
Abg. Dennis Gladiator i.V.f. Olaf Ohlsen (CDU)  
Abg. Dr. Christel Oldenburg (SPD)  
Abg. Lars Pochnicht (SPD)  
Abg. Jan Quast (SPD)  
Abg. Hans-Detlef Roock (CDU)  
Abg. Heike Sudmann (Fraktion DIE LINKE)  
Abg. Karin Timmermann (SPD)  
Abg. Sylvia Wowretzko (SPD)

### **II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter**

Abg. Uwe Lohmann (SPD)

### **III. Weitere Abgeordnete**

Abg. Silke Vogt-Deppe (SPD)

### **IV. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter**

#### Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Frau	Senatorin	Jutta Blankau
Herr	Oberbaudirektor	Jörn Walter
Herr	Senatsdirektor	Willi Rickert
Frau	Erste Baudirektorin	Susanne Metz
Frau	Leitende Verwaltungsdirektorin	Dr. Maria Parenzen
Frau	Baudirektorin	Carola Hoffenreich

#### BASFI

Herr	wiss. Ang.	Jürgen Gallenstein
------	------------	--------------------

#### BWVI

Herr	Leitender Baudirektor	Michael Hoyer
------	-----------------------	---------------

#### Hamburg Port Authority

Herr	Leiter Unternehmens- und Hafenstrategie	Lutz Birke
------	--	------------

#### BSB

Herr	wiss. Ang.	Eric Vaccaro
------	------------	--------------

Bezirksamt Hamburg-Mitte

Herr Leitender Baudirektor

Bodo Hafke

Bezirksamt Harburg

Herr wiss. Ang.

Jörg Heinrich Penner

IBA GmbH

Herr Geschäftsführer

Uli Hellweg

**V. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei**

Jana Nielsen

**VI. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit**

Ca. 100 Personen

Vor Eintritt in die Tagesordnung erklärte der Ausschussvorsitzende das Verfahren öffentlicher Anhörungen. Insbesondere verwies er darauf, dass Ton-, Lichtbild-, Film-, Rundfunk- und Fernsehaufnahmen nur die ersten 15 Minuten zulässig seien.

Er erinnerte an die auszufüllenden Zettel für die Redebeiträge und teilte mit, dass Beifallsbekundungen zu unterlassen seien.

**Zu TOP 1a)                      Berichterstattung durch die Vertreterinnen und Vertreter des Senats**

Einleitend führten die Vertreterinnen und Vertreter des Senats in das „Rahmenkonzept – Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013 +“ ein.

Das Rahmenkonzept formuliere übergeordnete Leitlinien für eine integrierte Entwicklung des Gesamttraums „Sprung über die Elbe“, der vom den Stadtteilen Veddel über Wilhelmsburg bis zum Harburger Binnenhafen reiche. Es knüpfe an die Entwicklungsimpulse der IBA an und stelle die strategische Grundlage für künftige Planungen dar.

Darüber hinaus beschreibe das Rahmenkonzept konkrete Zielbilder für einzelne Entwicklungsräume als nachhaltige Quartiere mit Wohn- und Mischnutzung sowie entsprechende Infrastruktur.

Im Rahmen der IBA sei mit der Metrozone der Versuch unternommen worden, Wohnen und Gewerbe miteinander zu vereinbaren. Das Weltquartier sei ein gutes Beispiel dafür, wie sich eine derartige Kombination organisieren lasse, und zeige auf, welche zukünftige Rolle der Hafen bei der Weiterentwicklung Wilhelmsburgs spielen werde.

Sie erklärten, dass ein räumlicher Entwicklungsschwerpunkt auf der zentralen Mittelachse der Elbinseln liege, bei der insbesondere die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße neue Entwicklungspotentiale eröffne.

Auf der Veddel stünden die fortlaufende Qualifizierung des Bestandes und die zukünftige Nutzung der Flächen des ehemaligen Zollamtes im Focus.

Für den Harburger Binnenhafen würden die Potentiale für die Fortsetzung des laufenden Umbaus zu einem urbanen Stadtquartier aufgezeigt.

Das Planwerk „Hamburgs Sprung über die Elbe – Zukunftsbild 2013 +“ bestehe aus dem Rahmenkonzept für den Gesamttraum „Sprung über die Elbe“, dem zweiteiligen Plan, in dem stadträumliche Zielbilder für einzelne Entwicklungsräume dargestellt werden, den Erläuterungen über die Leitlinien, Harburgs „Sprung über die Elbe“ und Zielbildern für die Entwicklungsräume vorliegender Drucksache.

Der Drucksache seien darüber hinaus verkehrliche Funktionspläne beigelegt, die sich auf Punkt 4.8 „Verkehr“ der Drucksache beziehen würden.

Nicht verhehlen wollten sie ihren Unmut über die bürgerschaftliche Debatte, im Rahmen derer dargestellt worden sei, dass die Drucksache ausschließlich in der Behörde erarbeitet worden sei, was sie ausdrücklich betonten, nicht richtig sei. Vielmehr sei die Drucksache das Ergebnis vierer öffentlicher Planungswerkstätten, die zwischen Oktober 2012 und März 2013 unter der Überschrift „Zukunftsbild Elbinseln 2013+“ mit Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, Verbänden, Initiativen, Politik sowie Verwaltung stattgefunden hätten.

Ebenso in die Drucksache eingeflossen seien viele der Ideen und Anregungen des Beteiligungsprozesses „Perspektiven! Miteinander Planen für die Elbinseln“.

Um die im Rahmenkonzept auf einer übergeordneten strategischen Ebene dargestellten Entwicklungsziele zügig umzusetzen, sei die IBA GmbH als städtischer Projektentwickler mit der Entwicklung von zunächst 5 Gebieten auf den Elbinseln beauftragt worden. Dieser Auftrag sei Gegenstand einer gesonderten Drucksache gewesen, mit der sich der Senat am 9. Dezember 2014 befasst hatte. Sie verwiesen hierzu auf die ausführliche Berichterstattung in der Landespressekonferenz vom 9. Dezember 2014.

Grundsätzlich gehe es, fuhren sie fort, um die Fragestellung, wie sich das im Rahmenkonzept dargestellte Gebiet im Rahmen der nächsten Jahre weiterentwickeln werde (vgl. Anlage 1, auch zu den weiteren Ausführungen der Senatsvertreterinnen und -vertreter).

In 2005 sei im Vorlauf zur Gründung der IBA-Gesellschaft bereits schon einmal ein Rahmenplan beschlossen worden. Jedoch seien in den vergangenen 10 Jahren viele Veränderungen erfolgt. Ziele, die seinerzeit noch Diskussionsgegenstand gewesen seien und in weiter Ferne schienen, seien zum Teil bereits realisiert oder verworfen.

Als Beispiel führten sie die Aufhebung der Freihafenzone auf der Basis des seit dem 1. Januar 2013 vom Bundestag beschlossenen Gesetzes über die Aufhebung des Freihafens Hamburg an.

Die im damaligen Rahmenplan vorgesehene nördliche Linie der Hafenspanne entspreche nicht mehr dem aktuellen Stand, das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung habe im Benehmen mit der obersten Landesplanungsbehörde die sogenannte „Variante Süd 1“ als neue Linienführung für die A 26 („Hafenspanne“) bestimmt.

Andererseits seien neue Gegebenheiten hinzugekommen, die die Behörde in den nächsten Jahren vor neue Aufgaben stelle, wie beispielsweise Deicherhöhungen. Vor dem Hintergrund neu festgelegter Bemessungswasserstände müssten die öffentlichen Hochwasserschutzanlagen Hamburgs und damit auch die Deiche der Elbinseln sukzessive erhöht werden. Das nächste Deicherhöhungsprogramm sei bereits beschlossen und für 2016 vorgesehen.

Die IBA selbst habe viele Veränderungen mit sich gebracht. Vornehmlich seien hierbei die Projekte im Rahmen der physischen Struktur des Bildungsbereichs zu nennen, die dafür gesorgt hätten, dass Wilhelmsburg einen derart positiven Sprung in den letzten 10 Jahren gemacht habe, wie kaum ein anderer Stadtteil. Darüber hinaus seien rund 1.200 Wohneinheiten im Neubau entstanden, 500 Wohneinheiten seien saniert worden.

Hervorzuheben sei, dass sich die Freiraumsituation in Wilhelmsburg gegenüber dem damaligen Rahmenplan durch die igs qualitativ fundamental verbessert habe, insbesondere durch den neu geschaffenen Park, aber auch durch andere begleitende Freiraummaßnahmen, die im Zusammenhang mit der IBA realisiert worden seien. Besonders hervorgehoben werden könne hierbei das Projekt zur Realisierung des Harburger Schlossinsel Parks.

Ebenfalls gelöst werden konnte das Problem, dass die Menschen zwar auf einer Insel wohnen würden, jedoch nicht ans Wasser gekonnt hätten dadurch, dass am bisher unzugänglichen Klütjenfelder Hauptdeich der trennende Zollzaun am Südufer des Spreehafens Anfang 2013 abgebaut und das Gebiet als Naherholungsraum für den Stadtteil nutzbar gemacht worden sei.

Es sei von Anfang an klar gewesen, betonten die Senatsvertreterinnen und –vertreter, dass es nach der IBA ein weiteres Vorgehen in Wilhelmsburg werde geben müssen ebenso wie von vornherein klar gewesen sei, dass durch die 7-Jahresphase der IBA und durch die igs nicht alle Themen, die in Wilhelmsburg angestanden hätten, erledigt werden konnten. Viele strukturelle Themen seien weiterhin aktuell, es dürfe aber auch nicht verkannt werden, dass bereits vieles erreicht worden sei.

Es gebe einige Themen, die für die Zukunft von zentraler Bedeutung seien und daher auch, bezogen auf den räumlichen Teil des Rahmenkonzepts, im Vordergrund stünden. Das sei zum einen die Wohnungsfrage, die sich noch im Rahmenplan 2005 vollkommen anders dargestellt habe als aus heutiger Perspektive. Es gehe im Sinne einer gesamtstädtischen und voraussichtlich auch noch länger anhaltenden Aufgabe nicht nur darum, die erreichten Zielzahlen weiter fortzuführen, sondern auch Orte für die Realisierung neuer Vorhaben zu finden. In diesem Zusammenhang spiele die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße eine zentrale Rolle, wobei aus den drei zerschneidenden Trassen nach der Umgestaltung in einigen Jahren nur noch zwei verbleiben sollen.

Zur Entwicklung des Leitbildes stellten sie dar, dass es für das Zukunftsbild selbst einen ersten Entwurf gegeben habe, der in verschiedenen Runden diskutiert worden sei (Auftaktwerkstatt 19. Oktober 2012; Chancen & Herausforderungen 7./8. Dezember 2012; Ideen & Konzepte 25./26. Januar 2013). Gemündet seien diese Runden in einer Zwischenbilanz vom 22. Februar 2013. Eine wichtige Anregung in diesem Prozess sei gewesen, dass die sogenannte Softfaktoren, die Frage der sozialen und inhaltlichen Entwicklung Wilhelmsburgs, vertieft behandelt werden müsse ebenso wie die Frage, wie diejenigen erreicht werden können, die nicht an Versammlungen und Workshops teilnehmen würden.

Im Anschluss habe es einen Perspektivenprozess in einer gemeinsamen Anstrengung unter Federführung des Bürgerhauses Wilhelmsburg in Zusammenarbeit mit dem Bezirk und der BSU gegeben, um über andere Befragungsmethoden zusätzliche Anregungen für das Leitbild zu bekommen. Beides sei letztlich in das aktuelle Leitbild eingeflossen.

Das Konzept versuche, sich nicht zu sehr in Einzelfragen zu verlieren, um sich für die nächsten Jahre eine gewisse Flexibilität bezogen auf kommende Veränderungen zu bewahren.

Im Vordergrund stehe des Weiteren das Bildungsthema, dass sich künftig stärker auf die Frage der inhaltlichen Ausfüllung kümmern müsse. Ebenso müsse die Überführung der Sonderstrukturen, die es im Rahmen der IBA gegeben habe, unter Einbeziehung der „Regionalen Bildungskonferenzen“ gewährleistet und weiter betreut und koordiniert werden.

Im Focus stünde darüber hinaus all das, was mit Ökonomie, Beschäftigung und Qualifizierung zu tun habe. Im Rahmen der IBA hätten hierzu nur einige Projekte realisiert werden können, andere befänden sich in oder vor der Umsetzung. Eine Daueraufgabe in Wilhelmsburg sei es, weiterhin gegen die Arbeitslosigkeit anzutreten und dafür Sorge zu tragen, dass mehr Menschen in die Lage versetzt werden, sich durch Schulabschlüsse zu qualifizieren.

Zum Thema „Dienstleistungen“ führten die Vertreterinnen und Vertreter des Senats aus, dass sie gewünscht hätten, mit der Aufwertung des Einkaufszentrums am Berta-Kröger-Platz bereits in 2013 fertig geworden zu sein, nun jedoch erfreut seien, dass die Eröffnung des Einkaufszentrums noch in 2014 erfolgt und mit Stadterneuerungsmitteln gefördert worden sei.

Ein Dauerthema in Wilhelmsburg sei der Verkehr, begründet zum einen durch die strukturelle Problematik als Insel, die als Transitstrecke zwischen dem Norden und dem Süden Hamburgs fungiere, und zum anderen damit, dass es im Inselbereich den Hafen und die eigentliche Elbinsel gebe.

Die Vertreterinnen und Vertreter des Senats waren überzeugt, dass die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße, mit deren Umbau bereits begonnen worden sei, die erste Lärmschutzwand stehe bereits, an der zweiten Wand würden derzeit die vorbereitenden Arbeiten für die Kabelverlegung vorgenommen, zu einer sehr großen, nicht nur verkehrlichen Veränderung in Wilhelmsburg führen werde. Das wesentliche Versprechen sei, dass die

erhebliche Lärmbelastung, unter der der Stadtteil zu leiden habe, betroffen hiervon seien rund 25.000 Wohnungen, deutlich reduziert werde.

Diese Maßnahme löse viele Fragen, werfe jedoch auch neue auf. Im Kontext mit einem Gesamtverkehrskonzept zeige dieses Vorhaben jedoch gute Möglichkeiten für Wilhelmsburg auf.

Weiterhin eine sehr schwierige Stelle, die auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung im Focus gestanden habe, sei die Harburger Chaussee. Dort bestehe das Problem, dass sie durch den Knoten sowohl ein zentraler Weg zum Hafen, aber auch zu den Gewerbegebieten sei. Diese Verkehre komplett umzuleiten, sei bislang nicht gelungen. Vor diesem Hintergrund gebe es daher derzeit Versuche, mit der Einrichtung einer Tempo-30-Zone den Verkehr zu regulieren. Im Rahmen der Deichplanungen habe es mit der IBA und dem Bezirk einen gesonderten Workshop gegeben zur Klärung, wie die Situation für die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung verbessert werden könne.

Sie erklärten darüber hinaus zum Ziel, langfristig die Belegenheiten an der südlichen Georg-Wilhelm-Straße zur Schmidts Breite hin in Richtung Wolkämmerei neu zu ordnen, um so alternative Zufahrtmöglichkeiten für die vorhandenen Betriebe zu schaffen und die Versuchung vieler Verkehrsteilnehmer, an dieser Stelle geradeaus weiterzufahren, künftig zu unterbinden.

Aktuell sehr bewegt sei die Diskussion um die Frage, wie sich die Verkehrsbelastung im Zusammenhang mit der neuen Abfahrt Rotenhäuser Straße entwickeln werde. Derzeit gebe es zwei Abfahrten, die beide sehr belastet seien. Die Wilhelmsburger Reichsstraße verzeichne weiterhin täglich 55.000 Fahrzeuge. Diese beiden Abfahrten würden mit der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße ersatzlos entfallen. Das führe zunächst einmal auf der Neuenfelder Straße und auf der Mengestraße zu einem Entfall dieser zulaufenden Verkehre. Es führe jedoch dazu, dass es an einer anderen Stelle mehr Verkehr gebe, wie auf dem nördlichen Abschnitt der Dratelnstraße bis hin zur Thielenstraße sowie im Abschnitt Dratelnstraße bis zur Neuenfelder Straße. Der Verkehr, der heute aus Richtung Süden auf die Neuenfelder Straße und Mengestraße zulaufe, werde künftig aus nördlicher Richtung kommen. Es stehe fest, dass es an diesen Stellen künftig mehr Verkehr geben werde als heute, weil es einerseits den Zielverkehr gebe, der auch heute schon vorhanden sei, der künftig hier einmünden werde und andererseits neue Verteilerverkehre an den Knoten auflaufen würden. Laut Drucksache sei daher in diesem Bereich ein Ausbau geplant, von dem jedoch bislang nicht feststehe und es auch noch keine konkreten Planungen gebe, wie er aussehen werde. Sie widersprachen vielfachen Vermutungen, dass mit der Begrifflichkeit des Ausbaus unweigerlich eine Vierspurigkeit beabsichtigt sei. Richtig sei, dass es an diesem Knotenpunkt Fahrspurverbreiterungen geben werde. Die Prognosebelastungen für die Straßen lägen bei 15.000 und 24.000 Fahrzeugen täglich. Dies vorausgeschickt klärten sie auf, dass bei einem Verkehrsaufkommen von 20.000 Fahrzeugen eine zweispurige Straße vollkommend ausreichend sei. Daher werde eher der Schwerpunkt auf der Ausgestaltung der Knotenpunkte liegen. Ein Sonderthema gelte es speziell bei der Thielenstraße zu beachten. Dort gebe es auf der gegenüberliegenden Seite das Bahnhofsviertel, in dem die Belastung heute bei 4.500 Fahrzeugen liege. Die Prognosezahlen würden bereits das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die neuen Flächen, neuen Baugebiete und die neue Abfahrt berücksichtigen. Wichtig sei, dass das künftige Verkehrsaufkommen dennoch im vertraglichen Rahmen bleibe. Die Belastungen auf der Neuenfelder Straße und der Mengestraße würden sich nicht, trotz Umgestaltung des Zulaufs, maßgeblich verändern, sondern etwa auf dem bisherigen Niveau bewegen.

Im Folgenden benannten die Vertreterinnen und Vertreter des Senats die im Rahmenkonzept aufgezeigten Flächen, an denen Veränderungen vorgesehen seien. Auf der Veddel sei das Hauptthema die künftige Gestaltung der Hafenzufahrt nach Aufgabe des dortigen Zollamtes. Dazu habe es einen Workshop gegeben. Nachdem ursprünglich die heutigen Trassenführung weiter genutzt werden sollte, hätten sie sich darauf verständigt, dass die Zufahrt von Süden kommend auf der Nordseite geführt werden solle mit einer tiefergelegten Straße durch die bereits bestehenden und zu erweiternden Tunnelanlagen. Das biete die Chance, auf der einen Seite den Hafenverkehr abwickeln zu können und auf der anderen Seite das bisher vom Zoll beanspruchte Gelände künftig für einen ruhigen

inneren Erschließungsweg, der eine direkte Fußgängerverbindung bis an die Elbe herstelle, unter Erhaltung der Fischgaststätte zu nutzen. Dieses Vorhaben ernte auf der Veddel großen Zuspruch, werde jedoch noch einige Jahre beanspruchen, bevor es realisiert werden könne. Ein weiteres Thema, das auch während der IBA bereits erörtert worden sei und sich zwar nicht von heute auf morgen umsetzen lasse, jedoch in Betracht gezogen werden sollte, sei die mittelfristige Verlegung von Kleingewerbe. Ein gutes Vorbild hierfür gebe es südlich des Müggenburger Hafens mit dem dortigen Haus der Projekte. Es sei vorstellbar, diese Struktur weiterzuführen für gewerbliche Nutzungen. Somit würde für diesen Bereich die mittelfristige Perspektive für Wohnungsbau eröffnet und eine bessere Schall abschirmende Abgrenzung auf der Ostseite der Veddel erreicht werden können.

Darüber hinaus gehe es um die S-Bahnstation Veddel, insbesondere um den Bereich des Busumstiegsplatzes und des P+R Hauses, für den eine Verbesserung der Nahversorgung vorstellbar sei, insbesondere, da eine fußläufige Verbindung für all diejenigen eine erfreuliche Perspektive darstelle, die von der S-Bahn kämen.

Für Georgswerder habe es einen Beteiligungsprozess gegeben, im Rahmen dessen zusammen mit den Bewohnerinnen und Bewohnern dieses Stadtteils ein Zukunftsbild verabschiedet worden sei. Das sei in 2014 präzisiert worden als einer der Bereiche, den die IBA umsetzen solle im Hinblick auf die städtebauliche Ausgestaltung. Dieses Gebiet umfasse einen Bereich zum Wohnen sowie die Veränderung der Zufahrt an der Fiskalischen Straße, weil dort Potential für Gewerbe gesehen werde, so dass das entsprechende Gebiet letztlich von einer Mischbebauung aus Wohnen und Gewerbe geprägt wäre.

Das alles umzusetzen werde noch erheblicher Anstrengungen bedürfen, da Georgswerder das Problem habe, das es zu wenig Einwohnerinnen und Einwohner gebe, als dass eine Mindestversorgungsstruktur aufrecht erhalten werden könne. Daher sei ein wichtiges Ziel, mit dem Wohnungsbau neue Kaufkraft zu schaffen. Das sei der Kern der Diskussion um das geplante Baugebiet um die Kirchenwiese gewesen.

Bezogen auf den nördlichen Bereich der Mittelachse und der zentralen Achse führten sie aus, dass das, was sich unter dem Arbeitstitel „Spreeterrassen“ verberge, weiterer Wohnungsbau sei, vor den, aufgrund der erheblichen Lärmbelastungen von der Harburger Chaussee, geplant sei, einen Büroriegel oder andere gewerbliche Nutzung zu bauen, um somit den erforderlichen Abstand zwischen Lärmquelle und Wohnen einzuhalten. Der Vorteil dieser Lage sei, dass sie sehr gut an die vorhandenen Versorgungsstrukturen, auch die sozialen, angebunden sei.

Überdies solle mit dem Park beim Spreehafen eine langfristig durchgehende grüne Verbindung geschaffen werden. Das solle mit einer Neuordnung und Konzentration der Sportflächen auf drei Sportzentren einhergehen. Hierbei sei ein Sportzentrum an der an der Schlenzigstraße, eines an der an der Dratelnstraße und ein weiteres am Karl-Arnold-Ring in Kirchdorf vorgesehen.

Eines der Sportzentren sei derart geplant, dass das Gewerbegebiet am Stenzelring damit abgeschlossen werden könne. Der Bereich, der von der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße betroffen sei einschließlich der unmittelbar benachbarten Gelände werde demgemäß neu strukturiert, dass auf der Westseite vor den Kleingärten, mit dem ausgebauten Assmannkanal und den Rathauswettern, Wohnungsbau untergebracht werde. Dazwischen sei mittelfristig eine Mischgebietszone mit nicht störendem Gewerbe vorgesehen sowie eine Beibehaltung des Status Quo östlich des Jaffekanal. Das, was dort noch an Brachflächen sei, solle zur Verdichtung von Gewerbe und Industrie genutzt werden und läge später unmittelbar an der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße.

Intensiver vorangetrieben werden solle die sogenannte Wilhelmsburger Mitte. Der Rahmenplan schlage an dieser Stelle eine Neuordnung, das werde das zweite Sportzentrum, das Fußballleistungszentrum, durch die Verlegung eines Sportplatzes und Ausbildung als Kunstrasenplatz vor. Das würde beim Abbau der Wilhelmsburger Reichsstraße ermöglichen, die Verbindung bis zu den Rathauswettern herzustellen und eine Achse aufzunehmen, die zum Rathaus führe. Hierzu habe bereits ein Workshop stattgefunden, der einen Fortschritt hinsichtlich der städtebaulichen Präzisierung zur Folge gehabt habe. Die Umsetzung dieser Planung könne umgehend nach Inbetriebnahme der neuen Wilhelmsburger Reichsstraße erfolgen.

Der südliche Teil betreffe im wesentlichen den Bereich des igs-Geländes. Im Bereich Haulander Weg sei nach Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße Potential für Wohnungsbau gesehen, vorstellbar sei jedoch alternativ auch Gewerbe.

Wie bereits schon beim alten Rahmenplan, gebe es auch im vorliegenden Planwerk das große Gewerbegebiet und anschließend zum Reiherstieg hin den Bereich des Hafens, wo zukünftig auch gewerbliche Strukturen vorgesehen seien. Die Diskussion der letzten Jahre drehte sich im Wesentlichen um die Mittelzone rund um den Veringkanal. Dieses Thema sei im Kern mit zwei Nutzungen besetzt, die beide entsprechend dem Vorschlag im Rahmenkonzept weiterentwickelt werden sollten.

Zum einen gebe es dort immer noch gewerbliche Nutzungen mit einer wichtigen Bedeutung für Wilhelmsburg, vor allem auf der Westseite des Veringkanals. Auf der östlichen Seite, hinter der vorhandenen Wohnbebauung, gebe es inzwischen einige kulturelle oder kulturell-gewerbliche Einrichtungen wie zum Beispiel die Zinnwerke und die Veringhöfe. Dieser kulturell-gewerbliche Bereich könne als abschirmende Zone zwischen der geschlossenen einsetzenden Wohnbebauung und dem wegen der Logistik auch zwangsläufig industriell genutzten Bereich des Gebietes fungieren. Sie betonten, dass es für diesen Bereich weder geplant sei, das Wohnen anzugreifen, noch sei beabsichtigt, die zum Erhalt der Arbeitsplätze dringend notwendigen Betriebe zu verlagern. Daher komme es in den Zwischenzonen darauf an, ein verträgliches Miteinander zu organisieren.

Darüber hinaus sei vorgesehen, das Korallusviertel auf den Weg zu bringen, was sich aufgrund komplizierten Finanzierungs- und Grundstücksfragen jedoch schwierig gestalte. Harburg sei überdies weiter im Kommen. Realisiert worden sei beispielsweise der Park. Darüber hinaus sei es gelungen, Bewegung in den Bereich „Harburger Brücken“ zu bringen. Dort gebe es noch viele Aufgaben und Optionen, die zum Teil bereits weit vorangeschritten seien. Beispielsweise habe es dort kürzlich einen Wettbewerb gegeben, dessen Realisierung bereits im Gange sei.

Die Herausforderung, vor die Harburg gestellt sei, bestehe darin, eine Verbindung herzustellen mit der Kombination aus Hauptverkehrsstraßen einerseits und der Bahntrasse andererseits sowie die Querungsmöglichkeiten zu verbessern. Wenn dies gelinge, äußerten die Senatsvertreterinnen und -vertreter optimistisch, habe Harburg als Stadtteil mit seiner Innenstadt und dem Binnenhafen gute Perspektiven.

Sie schlossen ihren Vortrag mit der Bitte, die Bürgerschaft möge das vorgestellte Rahmenkonzept im Januar 2015 noch zur Kenntnis nehmen.

### **Zu TOP 1b und 1c) Durchführung einer Öffentlichen Anhörung gemäß § 59 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft sowie Aussprache des Ausschusses (WORTPROTOKOLL)**

Vorsitzender: Wir kommen jetzt zur, Frau Senatorin, wenn Sie mit der Einführung durch sind, eigentlichen öffentlichen Anhörung. Dazu, hatte ich vorhin angesprochen, werden wir ein Wortprotokoll beschließen. Spricht aus Sicht des Ausschusses irgendetwas dagegen? Ich sehe, das ist nicht der Fall. Dann werden wir so verfahren.

Vielleicht den einen kleinen Hinweis noch von mir. Meine Damen und Herren, Sie sehen an diesem Stapel der Wortmeldungen, dass wir heute Abend eine Menge zu tun haben werden und ich möchte noch einmal die Bitte äußern, sich auch in der

gebotenen Kürze prägnant zu äußern, auch das, was wirklich wichtig ist und hier davon abzusehen, lange Vorträge zu halten. Wir haben im Vorfeld die Möglichkeit eröffnet, dass wir eine EDV-Unterstützung hier nutzen können, um die eine oder andere Folie dort hier auch zeigen zu können. Das soll aber nicht bedeuten, dass einer oder zwei, weil ich bestimmt hier 20 Wortmeldungen habe, den ganzen Abend gestalten, sondern ich bitte wirklich darum, sich auf das Wesentliche zu beschränken, sonst sitzen wir übermorgen noch hier. Ich habe vorhin gesagt, die Anhörung ist beendet, wenn die letzte Wortmeldung hier bei mir abgearbeitet ist, der öffentliche Teil. Und im Anschluss gehen wir dann noch einmal in den Ausschuss und auch noch einmal in die Senatsbefragung. Und, Frau Senatorin, Sie haben eben richtigerweise darauf hingewiesen, dass diese Drucksache eine Kenntnisnahme ist, die auch noch durch die Bürgerschaft muss, aber, ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass es den Fraktionen freisteht, zu dieser Drucksache auch noch Änderungsanträge zu stellen, die dann die Bürgerschaft auch noch erreichen werden.

So, meine Damen und Herren, dann steigen wir ein in die öffentliche Anhörung. Als erste Wortmeldung liegt mir vor, eine Wortmeldung von Herrn Manuel Humburg. Herr Humburg, möchten Sie die Präsentation, die Sie angekündigt haben, oder die Folien dann zeigen? Okay, Sie haben das Wort.

Herr Humburg (vgl. Anlage 2): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren aus Bürgerschaft, Verwaltung und Senat, erlauben Sie zwei Bemerkungen vorab. Zum einen, glaube ich, im Namen der meisten Anwesenden hinter mir zu sprechen, wenn ich ausdrücklich würdige, dass die Bürgerschaftsvertreter und -vertreterinnen hier nach drei Tagen anstrengender Haushaltsdebatten, sich heute mit uns gemeinsam hier dem komplexen Thema „Sprung über die Elbe“ widmen. Zum Zweiten bin ich sehr froh darüber, dass Sie in dem Stadtentwicklungsausschuss auf unsere Anregung hin diese Anhörung beschlossen haben, das umso mehr, als es im Rahmen der eben mehrfach hochgelobten Beteiligungsprozesse keine einzige Gelegenheit gegeben hätte, über dieses Rahmenkonzept zu diskutieren. Wenn wir diese Initiative nicht ergriffen hätten, hätte es darüber keine öffentliche Debatte gegeben. Soweit vorweg.

Jetzt zum Eigentlichen. Ich melde mich hier zum Kapitel 1, also Kapitel 1. Am besten deutlich gemacht werden kann der historische Kontext und vor allen Dingen der Vergleich zum Rahmenkonzept von 2005, Herr Walter hat es schon erwähnt, und ich kann an dieser Stelle deutlich machen, meine zentrale These, wir waren schon einmal weiter und mit diesem Rahmenkonzept wird hier eine Rolle rückwärts inszeniert, die wir uns vor zehn Jahren nicht vorgestellt hätten. Die Frage für Wilhelmsburg ist immer gewesen, ist Wilhelmsburg der Hinterhof, der Raum für den Rest, ist es der Ort in Hamburg, der wegen seiner Hafennähe in erster Linie Priorität hat für Industrie, Gewerbe und Logistik und deren Verkehrsflächen oder ist es ein guter Ort zum Wohnen. Diese Frage ist immer die zentrale Frage gewesen und an dieser Frage ist in den letzten Jahren gearbeitet worden. Meine These ist, dass wir in dieser Frage sehr viel weiter waren und dass jetzt praktisch ein Zurück in die Zeit davor stattfindet mit diesem Rahmenkonzept des Senates. Das will ich Ihnen an einem Punkt erläutern.

Die zentrale Darstellung, der zentrale Plan für das Rahmenkonzept jetzt 2013 ist dieser, was man hier deutlich sieht. – Gibt es hier noch einen Pointer eigentlich?

(Zwischenruf: Das einmal ohne Pointer.)

(Zwischenrufe)

Okay. Was man hier sieht ganz deutlich, ist ...

(Zwischenruf: Das ist der Pointer.)

Okay, was hier ganz deutlich wird, ist, dass sich die Stadtentwicklung, Herr Walter hat es im Wesentlichen eigentlich auch schon erwähnt, auf die Mitte, auf die Wilhelmsburger Mitte konzentriert. Das war ja nicht immer so und das hing ganz deutlich damit zusammen, dass für dieses Rahmenkonzept eine ganz klare Vorgabe gemacht wird, an die sich das Rahmenkonzept hier auch gehalten hat. Die Vorgabe findet sich in dem Papier auf Seite 12. Das ist bemerkenswert. Also, erst einmal denkt man sich nichts dabei, aber wenn man diese Folie sieht, dort ist auf Seite 12 einfach die Hafengebietsgrenze dargestellt. Gut, kann man sich sagen, das ist ja in Wilhelmsburg so, das ist die Hafengebietsgrenze, Wilhelmsburg ist eben Stadt und Hafen zugleich und dass es da Konflikte gibt und Spannungsfelder, das ist ja bekannt. Was ist denn Besonderes daran, dass es diese Karte jetzt gibt? Interessant ist, es ist die einzige Karte in den gesamten 38 Seiten Text und damit soll markiert werden, das geht aus dem Begleittext hervor, dass dieses eine Grenze ist, die für die Stadtentwicklung tabu ist in Zukunft und dass auf der anderen Seite, auf der rechten Seite, praktisch Stadtentwicklung sich an dieser Grenze orientieren muss und sämtliche Belastungen, die auch von der westlichen Seite auf diese Wohngebiete herausstrahlen, sozusagen berücksichtigen muss. Das ist Teil der Vorgaben aus der ... im Wesentlichen aus der Wirtschaftsbehörde. Und das ist auch genau der Teil, der bei Perspektive in der Arbeitsgruppe Wirtschaft, mit der wir konfrontiert waren, weil dort im Wesentlichen der Unternehmensverband Harburg, der Unternehmensverband Hafen e. V., Entschuldigung, seine Vorstellungen durchgesetzt hat. Deutlich wird der Paradigmenwechsel, von dem ich sprechen würde, wenn man sich das alte Rahmenkonzept noch einmal anguckt mit seiner damaligen Karte. Man sieht, dass die damaligen Entwicklungsräume ganz anders gestrickt waren als das, was wir jetzt haben. Also, wir hatten damals hier im Grunde im gesamten nördlichen Hafenbereich, im westlichen Hafenbereich, im südlichen Hafenbereich diese dunkelblau eingefärbten Flächen. Wenn man guckt, was damit gemeint ist, dann ist hier an der Legende erkennbar, nicht ganz erkennbar, da steht „Potenziale Gebiete im Wandel“. Gut. Jetzt bin ich nicht so naiv zu sagen, damit ist geplant gewesen, am Reiherstieg Wohnungsbau zu machen. Das sind in der Tat Ideen gewesen, die bei der Entwurfswerkstatt eine Rolle gespielt haben. Hier ging es tatsächlich um die Perlenkette der Logistik. Trotzdem ist damals ein neues Denken entstanden. Die Hafengebietsgrenze spielte damals nicht die entscheidende Rolle, sondern es sind damals grenzüberschreitend gedacht worden. Es ist damals ...im Grunde sind Möglichkeitsräume eröffnet worden, in denen sozusagen der Konflikt zwischen Hafen und Stadt neu geregelt und organisiert werden sollte. Von all diesen Dingen ist nicht mehr die Rede und ich vermisse in dem Text Anmerkungen, wie soll ich sagen, zur kritischen Evaluation dieser Veränderung. Dass das eine Sache ist, die durchaus reale Auswirkungen hat auch auf die heutige Situation und durchaus schmerzlich einen Rückzug der Stadtentwicklung bedeutet, möchte ich an vier Punkten kurz konkret erläutern. Ein Punkt bezieht sich auf den Spreehafen, zwei

weitere Punkte stammen hier vom Veringkanal und der vierte Punkt bezieht sich hier auf das ganz aktuelle Thema Haulander Weg.

Ach so, eins möchte ich noch ergänzen. Wenn man sich die Potenzialräume anguckt, dann will ich sie doch noch einmal kurz benennen. Es ist der Kleine Grasbrook, es ist der gesamte Spreehafen mit dem Südufer und der Brandenburger Insel, es ist der gesamte Raum bis an den Reiherstieg ran. Es ist das Reiherstiegnie und es ist hier auch im Süden die Goldküste genannt, der Bereich gegenüber der Goldküste ...gegenüber der Harburger Schlossinsel.

Das erste Beispiel ist jetzt gerade zwei Jahre alt. Es war der Bürgermeister, der hier den Baggerführer gab und das erste Teilstück des Spreehafenzaunes entfernte. Damals gab es eine gewisse Aufbruchstimmung mit Euphorie und das gipfelte in dem Artikel vom „Hamburger Abendblatt“, erste Seite: „Hier entsteht eine Alster des Südens“. Gastronomie, Freizeiteinrichtung, Bootsliegeplätze, alles Mögliche schien damals denkbar, aber heute sind wir auf dem Boden der Tatsachen angelangt, der Zaun ist weg, aber das südliche Spreehafenufer ist Hafen und bleibt Hafen. Da hat sich nichts getan. Das traurigste Beispiel ist Caesar. Caesar ist dieser liebevoll restaurierte Hafenerlieger hier am südlichen Spreehafenrand, der Verein Hafen Lieger e. V. ist dafür zuständig. Caesar wollte gerne von dieser Stelle weg und wollte gerne hier hinten durch den Spreehafen gezogen werden und dann unter der Brücke durch und dahinten vor Anker gehen, wo jetzt die Fähre 73 andockt, was übrigens eine großartige Verbesserung ist für das Reiherstieg-Viertel. So.

Alle starken Kräfte dieser Stadtentwicklung, sage ich einmal, Herr Walter, Herr Hellwig, Herr Grote lagen bei HPA auf den Knien, ja, und es gab ein klares Njet. Es gibt keine Kaffeeklappe im Hafen. Die Zeiten sind vorbei. Also Caesar sollte da rüber als Kaffeeklappe. Das war das, was ich vergessen habe.

Also, so sind die realen Kräfteverhältnisse zwischen Diesseits und Jenseits des Zaunes beziehungsweise der Grenze.

Zweites Beispiel: Nördlicher Veringkanal. Im Rahmen der IBA gab es eine Projektstudie 2008 über eine Wohnbebauung in diesem Gewerbegebiet. Das ist einerseits der Bereich westlich der Sanitasstraße und dann sind es diese Atelierhäuser im Bereich der Veringhöfe. Das ist damals untersucht worden aus verschiedenen Gründen. Diese Wohnbebauung findet nicht statt und soll auch nicht stattfinden, dies ist Gewerbegebiet und soll Gewerbegebiet bleiben.

Drittes Beispiel ist der südliche Veringkanal. Hier haben wir ein ganz spannendes Gebiet, rund um den Wasserturm und die Bonifatius-Kirche direkt am Krankenhaus und mit der Rehaklinik gelegen, ein ganz spannendes Stadtentwicklungsgebiet. Und für dieses spannende Stadtentwicklungsgebiet gab es sogar einen Bebauungsplan. Mein Lieblingsbebauungsplan, der Bebauungsplan Wilhelmsburg 88, der stammt von 2007 und der wurde nie umgesetzt. Warum nicht? Das Ergebnis ist hier auf der Westseite zu sehen. 2008 beziehungsweise Ende 2007 kam diese Containerstapelei dem zuvor. Das Bild ist übrigens von der Rehaklinik, was ja auch eine ganz prägnante Nachbarschaft ist.

Nächstes Beispiel, und das ist jetzt das Brisanteste und Aktuellste, ist das Gebiet um den Haulander Weg. Wir haben hier im Westen die Georg-Wilhelm-Straße, hier die

Kornweide, hier die Reichsstraße. So. Ja, zurzeit, sagen wir so, ein Amazonasgebiet, also es ist ein ganz spannendes Gebiet. Was man wissen muss, es wurde hinten so ein bisschen unterschlagen, dieses war das größte Wohnungsbauprojekt der IBA beziehungsweise Wohnungsbauprojekt ist es letztlich ja nicht geworden, aber es war eine Planung von, ich glaube, 800 Einheiten, die da so quer durchging. So. Was vorhin erwähnt wurde, es soll jetzt alternativ ... es wird so ganz banal gesagt, ja, jetzt wird halt alternativ Gewerbe geplant. Das ist ein Paradigmenwechsel, das ist ein Skandal. So. Und wenn man dieses Gewerbegebiet, was wir auf der rechten Seite sehen, ist jetzt nicht eine Erfindung von unsereins, sondern das ist die offizielle Alternativplanung der IBA. Interessant ist, wir haben hier drei – genau, Holsten kann nicht warten –, wir haben hier drei Gebiete und genau, wenn man sie in der Fläche addiert, kommt man ziemlich genau auf 60.000 Quadratmeter. Und ich nehme an, dass genau das der Punkt ist, warum das „Hamburger Abendblatt“ heute schreibt, die Vermutung sozusagen kommentiert oder recherchiert: „Könnte es sein, dass auf diese Fläche Holsten hinzieht.“ Und das ist wirklich, wenn man sich das vorstellt, sagt ganz viel aus über den Stellenwert dieser Insel. Ist diese Insel nun in erster Linie Gewerbe- und Industrieraum oder ist es ein Raum zum Wohnen? Holsten will aus Altona weggehen, weil dort Wohnungsbau geplant ist.

(Zwischenrufe)

Und Holsten soll nach Wilhelmsburg gehen – möglicherweise, es ist ein Gerücht, es ist bisher aber auch nicht dementiert worden. Es gibt jetzt die Gelegenheit, Frau Senatorin, das zu dementieren, dass das definitiv nicht der Fall sein wird. Holsten wird nach Wilhelmsburg kommen, möglicherweise, weil sie genau 60.000 Quadratmeter suchen auf einer Fläche, die für Wohnungsbau vorgesehen war. Was ist das für eine Situation? Außerdem wird Holsten versprochen, einen Autobahnanschluss zu bekommen, und da sind wir wieder bei der Verkehrsfrage. Okay, nächster Punkt.

Gut. Ich will kurz zusammenfassen das, was ich gesagt habe. Wir waren schon einmal weiter, das ist meine These. Im Norden, Westen und Süden der Insel werden der Stadtentwicklung die Grenzen aufgezeigt, das ist Realität. Wilhelmsburg soll wie früher in erster Linie Standort für Industrie, Gewerbe und Logistik sein. Das, meine ich, zeigt sich an vielen Beispielen, und für die dazugehörigen Verkehre. Stadtentwicklung findet auch statt, aber in den Flächen, die übrig bleiben.

So, jetzt zu den Verkehren. Auch da waren wir schon einmal weiter. Gucken wir uns einmal gemeinsam diese Karte an. Die ist nicht von Zukunft Elbeinsel, die ist nicht aus der Zukunftskonferenz, sondern sie stammt von HPA selber. HPA hat 2010 einen Masterplan Verkehr Hafen Hamburg aufgelegt und diesen Vorschlag gemacht. Und ich frage mich, warum dieser Vorschlag nicht längst umgesetzt wurde. Wir haben die IBA gehabt, wir haben Stadtentwicklung gehabt, wir haben den Sprung über die Elbe gehabt, warum ist das nicht längst umgesetzt. Also, HPA hat gesagt, wir brauchen für unsere Hafenverkehre die schwarzen Linien und sämtliche Stadtstraßen in Wilhelmsburg sind für die Hafenverkehre nicht erforderlich. Das schreiben sie ausdrücklich. Alles, was rot ist, kann für Lkw über 7,5 Tonnen gesperrt werden. Das ist die Harburger Chaussee. Soweit war HPA. Warum wird es plötzlich aufgegriffen. Das ist die Hafenrandstraße. Das ist sogar die Neuhöfer Straße, das ist die Georg-Wilhelm-Straße, das sind die Mengestraße und die Neuenfelder Straße. Diese Straßen könnten gesperrt werden. Es passiert aber nicht. Warum nicht? So.

Und man denkt jetzt, in dem neuen Rahmenkonzept wäre doch vielleicht endlich die Möglichkeit, dieses Konzept umzusetzen, aber es passiert das Gegenteil. Es wird eine weitere Autobahn im Süden versprochen. Dieses Dreieck betrifft 10.000 Menschen. Und Sie haben vorhin viel von Lärmschutz und Verbesserung für viele tausend Menschen gesprochen, hier gibt es eine neue Autobahn mit allen Emissionen. Es geht nicht nur um Lärm, es geht auch um Gesundheit. Und der größte Aufreger ist das, was Sie auch schon erwähnt haben, Herr Oberbaudirektor – ja, das kann man natürlich jetzt hin- und herrechnen, Tatsache bleibt, es steht eindeutig in diesem Papier drin, ob das nun vierspurig oder dreieinhalbspurig ist, sei dahingestellt –, es wird die Dratelnstraße, soll zu einer Hauptverkehrsstraße ausgebaut werden, und zwar definitiv explizit für Schwerlastverkehre mit Hafenzugang. So steht es da drin. Und diese Straße soll Teil eines Ringes werden, der jetzt praktisch etabliert wird anstelle der verlegten Reichsstraße, teilweise durch das zukünftige große Wohngebiet eines Ringes, der die Qualität einer äußeren Haupterschließung bekommt. Das klingt alles ein bisschen kompliziert, aber äußere Haupterschließungen sind in anderen Städten Ortsumgehungen. Und eine solche äußere Haupterschließung ist ein Ring, der sich durch die Wilhelmsburger Mitte zieht und Anschluss findet im Süden über die Mengestraße und Hafenzugangstraße in den Hafen, und im Norden über Stenzelring, Hafenzugangstraße in den Hafen. Das ist der innere Ring einer äußeren Haupterschließung. Und das als einen Fortschritt zu preisen, halte ich für ziemlich abenteuerlich.

So. Wir sind auch in anderen Bereichen schon einmal weiter gewesen. Ich will ganz kurz sozialpolitische Dimensionen andeuten und komme dann zum Ende. Dies ist eine Folie, die ich dem ehemaligen Leiter der Wilhelmsoffensive verdanke, eine Zusammenfassung der neuen, bei der IBA entstandenen Bildungshäuser und Bildungsnetzwerke. Eine großartige Hinterlassenschaft der letzten Jahre, in der viele hundert Leute beteiligt waren. So. Worum es jetzt geht, es muss auch weitergehen. Man darf nicht dabei stehenbleiben. Es geht darum, dass diese Gebäude, diese Netzwerke nicht verwaisen, nicht vor sich hindümpeln, sondern was wir jetzt brauchen, sind Kümmerer, ist ein regionales Bildungsbüro, was dafür sorgt, dass diese Netze weiter funktionieren. Und über all diese Dinge steht in dem Rahmenkonzept nichts bis gar nichts. Und die Bildungsbehörde und Sozialbehörde wägen seit zwei Jahren daran rum und es ist völlig unklar, was wird damit passieren. Also so viel zur Legacy der IBA.

So etwas wollen wir nirgendwo in Deutschland erleben, schon gar nicht in Hamburg. Das Problem ist, dass, wenn diese Wohnorte eine Adresse haben, das ist eine Tatsache und diese Adresse ist nicht zufällig Wilhelmsburg. Und was wir gemeinsam verhindern müssen, ist, dass Wilhelmsburg bundesweit erneut zum Synonym wird für die soziale Schieflage in dieser Republik.

Wenn ich könnte, würde ich einen Antrag stellen in der Bürgerschaft, aber das können ja vielleicht andere für mich tun. Und ich würde sagen, meine Erfahrungen, was in den letzten Jahren ist, wir müssen ... also Projekte haben uns eine Menge gebracht, gar keine Frage, es sind viele tolle Projekte entstanden, aber wir müssen wegkommen von dieser reinen Projektorientierung. Wir brauchen Konzepte. Wir brauchen Planungen mit langfristigen Planungsperspektiven und belastbaren Planungsperspektiven. Was wir brauchen, so würde ich formulieren, ist ein integratives Entwicklungskonzept. Das wäre mein Antrag an die Bürgerschaft für Wilhelmsburg. Also wir brauchen ein integratives Entwicklungskonzept für

Wilhelmsburg, das insbesondere die stadträumlichen, baulichen, wirtschaftlichen, landschaftlichen und sozialen Probleme und Perspektiven einbezieht. Ich glaube, für diesen Antrag gäbe es eine einstimmige Zustimmung ... wird es eine einstimmige Zustimmung in der Bürgerschaft geben, umso mehr als die Bürgerschaft diesen Antrag bereits beschlossen hat, und zwar am 8. Dezember im Jahre 2000. Dies war ...

(Beifall)

Vorsitzender: Meine Damen und Herren, ich hatte mich, glaube ich, hier vorhin deutlich geäußert, lassen Sie das mit den Beifallsbekundungen.

Herr Humburg: Dieser Antrag war die Grundlage für die Einrichtung der Zukunftskonferenz und am Ende der Zukunftskonferenz sollte ein integratives Entwicklungsgesamtkonzept für die Elbinsel stehen. Auf dieses Konzept warten wir noch heute und wir brauchen es nötiger denn je und wir brauchen seine Umsetzung nötiger denn je.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Humburg, Sie sind durch?

Herr Humburg: Ja, danke.

Vorsitzender: So. Bevor ich jetzt die nächste Wortmeldung aufrufe, frage ich noch einmal in die Runde: Gibt es Verständnisfragen vom Senat oder Ausschuss? Ich sehe – Frau Sudmann.

Abg. Heike Sudmann: Ich habe eine Frage zu Ihrer These, die ja sehr weitreichend war, zu sagen, wir waren schon einmal weiter. Haben Sie Vermutungen, weshalb es jetzt diesen Rückschritt gibt, aus Ihrer Sicht Rückschritt?

Herr Humburg: Ja, das ... Ich meine, das ist ja keine moralische Frage. Es gibt ganz einfach ... und Wilhelmsburg ist Stadt und Hafen zugleich, ich habe das ausgeführt, und das sind Interessenskonflikte. Es gibt die Interessen von Wirtschaft, Hafenwirtschaft und Gewerbe. Das sind ja legitime Interessen. Aber es gibt auch die Bewohnerinteressen. Und Wilhelmsburg ist beides und was wir hinkriegen müssen, ist ein Interessenausgleich. Und das war die eigentliche Herausforderung, die eigentliche Aufgabe, die der Senat 2000 gestellt hat und an dieser Aufgabe sind die Anstrengungen der letzten Jahre quasi zerschellt. Das hat nicht funktioniert. Tatsache ist, dass die IBA sehr schnell erkannt hat, dass sie an dieser Frage sich nur Hörner holen würde oder, wie sagt man, blaue Flecken holen würde. Sie hat also relativ schnell davon abgelassen und haben gesagt, damit legen wir uns nicht an, wir ziehen uns auf die Mitte zurück. Ich finde, das rächt sich jetzt. Jetzt muss die IBA selber an ihrem Lieblingsplatz Gewerbe planen. Das ist doch aberwitzig. Und Herr Hellwig legitimiert auch noch, er findet das auch noch gut, sagt er jedenfalls. Das finde ich das Doppelbödige. Also, ich sage ja nicht, dass es nicht unterschiedliche Interessen gibt und dass man mit denen auch vernünftig umgehen kann. Die Leute brauchen ja auch Arbeit, ganz klar. Ich bin für die Verbindung von Arbeit und Wohnen, aber so wie jetzt die Dominanz sich gestaltet, ist das nicht, was wir uns vorgestellt haben.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Humburg. Ich glaube, das ist verstanden worden. Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht. Dann rufe ich jetzt auf – ich hoffe, ich spreche das richtig aus – Frau Jutta Kodrzynski. Sie haben hier etwas aufgeschrieben auf Ihre Wortmeldung. Wollen Sie das persönlich vortragen?

Frau Kodrzynski: Ja, ich habe eigentlich nur zwei Fragen. Eine Frage ist, warum findet diese Veranstaltung nicht in Wilhelmsburg statt. Mit dem Bürgerhaus hätten wir da ja einen richtig guten Ort gehabt und es hätten sehr viel mehr Wilhelmsburger und Wilhelmsburgerinnen auch eine reelle Chance gehabt, daran teilzunehmen. Das ist die eine Frage. Und die andere Frage ist die, wenn das jetzt alles in den nächsten, was weiß ich, zehn, 20 Jahren umgesetzt wird an Wohnungsbau, dann wird das ja bedeuten, dass ein ganz großer Zuwachs an Bewohnern und Bewohnerinnen auf dieser Insel wohnen wird und da fehlt mir in diesem Konzept, und das ist meine Frage, wie stellen Sie sich dann vor, wie der öffentliche Personennahverkehr dann dort strukturiert werden kann. Das ist meiner Meinung nach eine ganz große Lücke, die immer noch da ist, denn wir haben einfach auf der Insel sehr viele Leute, die den ÖPNV benutzen und den auch benutzen wollen und das reicht heute schon nicht aus.

Vorsitzender: Frau Kodrzynski, vielleicht noch einmal einen Hinweis von mir. Wir machen hier kein Frage- und Antwortspiel, sondern wenn Sie etwas beitragen wollen, dann formulieren Sie das zukünftig so, dass Sie sagen, das und das stört mich, dann wissen wir, was gemeint ist und das können die Abgeordneten aufnehmen, ja oder nein, oder können wir es auch teilen. Zu der ersten Frage, das will ich Ihnen gerne beantworten. Der Ausschuss hat mehrheitlich beschlossen, hier in der Patriotischen Gesellschaft zu tagen.

(Zwischenruf: Unter Protest der Opposition!)

Gut. Ich will das jetzt nicht weiter erläutern, sondern hier ... der Vorschlag war da und der Beschluss war, hier zu tagen.

So, meine Damen und Herren, ich rufe dann auf eine Wortmeldung von Christi oder Käfer? Wenn Sie bitte ans Mikrofon gehen.

(Frau Käfer: Ich bin hier oben!)

Wenn Sie laut und deutlich sprechen, können Sie es auch von da oben machen.

Frau Käfer: Ja, können wir machen. Also was wir bisher von der IBA erlebt haben in Wilhelmsburg, ist eine Katastrophe und ich möchte, dass die da endlich verschwinden. Die belügen und betrügen uns noch und nöcher. Das machen die mit der Bürgerschaft mit Sicherheit auch, also von Demokratie haben die wenig ... Vor Demokratie und so etwas..., vor uns Wilhelmsburgern haben die wenig Achtung. Die haben wirklich nur Mist gemacht ... Können wir an diese Gebäude, die angeblich hier jetzt ja vielfach auch leerstehen, die gar nicht fertig geworden sind zur Bauausstellung, das war nicht Herr Walter, sondern die haben große Bebauungspläne gemacht, die sie nie fertiggestellt haben, und dann haben sie festgestellt kurz vor Baubeginn, dass der Boden diese riesigen Häuser nicht trägt. Und dann mussten sie eine Bodenverdichtung machen. Das ist ökologisch und finanziell eine Katastrophe. Damit das überhaupt begradigt wird und das mussten sie dann den Bauherrn, so wie ich gehört habe, auch noch ersetzen irgendwie, dass die

jetzt plötzlich eine Bodenverdichtung machen. Da hat die Freie und Hansestadt Hamburg nichts verdient und die haben nur Natur zerstört. Das ist eine Katastrophe. Dieser blödsinnige Barkassenanschluss da in der Wilhelmsburger Mitte, der 43 Millionen Euro gekostet hat. Da habe ich nie etwas von gesehen, ich habe eigentlich noch überlegt, weil dies Finanzierungskonzept nicht funktionierte. Was ist passiert?

Vorsitzender: Frau Käfer ... Frau Käfer, entschuldigen Sie einmal, entschuldigen Sie einmal bitte. Wenn Sie diese Glocke hören, dann hat der Vorsitzende etwas zu sagen. Also, kommen Sie doch bitte nach unten ... Und hören Sie noch einmal einen Augenblick zu. Kommen Sie bitte nach unten, aber bitte keine allgemeinen Beschimpfungen hier. Sagen Sie das, was Sie möchten, was Ihnen nicht gefällt, was Sie geändert haben möchten. Das können Sie gerne am Mikrofon machen. Dazu ist das Mikrofon da, weil, wir führen ein Wortprotokoll und es ist von da oben schwer, dann nachher auf dem Band zu erkennen, was Sie gesagt haben. Wir warten solange bis Sie unten sind.

So, Frau Käfer, Sie haben das Wort.

Frau Käfer: Ja. Soll ich das alles noch einmal wiederholen.

Vorsitzender: Nein, das haben wir schon verstanden. Beschränken Sie sich bitte auf die wesentlichen Punkte, was Sie kritisieren, was Sie geändert haben möchten.

Frau Käfer: Ich möchte, dass die gar nicht erst anfangen zu bauen. Ich möchte, dass die verschwinden aus Wilhelmsburg, und zwar sofort, und am liebsten möchte ich, dass sie alles, was sie bisher an diesem Schwachsinn mit den Gebäuden gebaut haben, wieder abreißen. Ich war dabei, als dieser Wettbewerb war und ich habe Herrn Jörn Walter gehört, und die Architekten hatten durchweg andere Vorschläge, die hatten auch bauerhaltende Vorschläge. Die sollten nicht so verdichtet bebaut werden. Da kam er dann an und sagte, da sind Ideen gekommen, da hätten wir in der Kunsthochschule eine 3 minus bekommen im Architekturbereich, als Student. Da sagte er, das sind zu viele Ideen für ein Haus, ich möchte eine Idee für fünf Häuser. Das ist so etwas von stumpfsinnig, was die da bauen. Ich weiß nicht, ob Sie über diese blödsinnigen Styropor-Wärmedämmungen informiert sind. Meiner Ansicht nach ist das eine Vorbereitung auf den Dritten Weltkrieg, weil wir abhängig sind und unabhängig werden müssen von Russland. Und was wir hier erleben, ist der reinste Horror. Und wir müssen jetzt wirklich einmal sehen, dass die da wegkommen. Und langsam ist es egal wie. Ich möchte in eine solche Welt keine Kinder mehr setzen, in eine IBA ...da wird ja nur Natur zerstört und das ist das Wichtigste, was wir in Wilhelmsburg haben. Und dann ...einmal ein Kind am IBA-Zaun.

Vorsitzender: Frau Käfer, haben Sie verstanden, was ich eben gesagt habe. Lassen Sie einmal die Beschimpfungen. Wir sind alles normale Menschen. Wir können uns ...

Frau Käfer: Ich habe doch niemanden beschimpft.

Vorsitzender: Wir können ... blödsinnig, stumpfsinnig und so weiter, das sind eigentlich Ausdrücke hier, die wir nicht gewohnt sind, und wir wollen uns an den normalen Sprachgebrauch hier auch bitteschön halten. Sie können ja kritisieren, was Sie möchten ...

Frau Käfer: Das muss man doch einmal sagen.

Vorsitzender: Bitte ... nein, bitte mäßigen Sie sich vielleicht hier in der Form der Ausdrücke ein bisschen. Wir verstehen das, wir verstehen das alles. Also Sie brauchen sich ja auch nicht aufzuregen. Wir lassen Sie ja auch ... Sie brauchen sich nicht aufzuregen. Sie können ganz normal in das Mikrofon sprechen und wir nehmen das hier auf und nehmen das zur Kenntnis. Es wird alles protokolliert.

Frau Käfer: Ja, Sie haben die Baumassenmorde nicht erlebt. Sie müssen da nicht wohnen. Das ist eine Katastrophe. Gut, dann werde ich jetzt noch zwei Sachen sagen und versuche einmal, das ruhig zu sagen.

Die Mülldeponie Georgswerder, wo Sie ja jetzt auch bauen wollen, da haben so viele ... da ist so viel Sondermüll zusammengekippt worden. Ob die Sanierung wirklich funktioniert, ich habe gesehen, dass Sie da Kinder spielen haben lassen. Das verteilt sich über unterirdische Wasserkreuzer doch über die ganze Insel. Die haben keine Ahnung von dem Boden da überhaupt, die haben keine Ahnung von irgendetwas, die zerstören nur Natur. Die machen uns kaputt. Und wir sollten endlich kaputt machen, was uns kaputt macht. Und das gehört weg!

Vorsitzender: So, meine Damen und Herren. Das waren die Wortmeldungen zu dem allgemeinen Teil. Ich habe jetzt hier Wortmeldungen nach Kapitel geordnet. Zu 1. hat sich ... liegt mir vor die Wortmeldung von Yasar Mustafa. Ist er anwesend? Herr Mustafa, Sie haben das Wort.

Herr Mustafa: Ja, schönen guten Abend. Ich wohne seit über 30 Jahren auf der Insel und wohne auch gerne dort. Nur die Entwicklung mit der IBA und igs habe ich gerne mit verfolgt, aber was mich persönlich stört, ist der Zustand im Korallusviertel und im alten Bahnhofsviertel. Ich habe mir sogar die Mühe gemacht und habe Herrn Walter angeschrieben und wollte wissen, wie das denn da weitergeht. Aber es wurde zwar geantwortet, aber natürlich mit der Antwort war ich auch nicht zufrieden, denn das sollte, dieses Bauprojekt im Korallusviertel sollte ein IBA-Projekt werden. Aber es hat sich leider bis jetzt noch nichts getan und der Zustand dieses Viertels verschlechtert sich von Tag zu Tag. Die sozialen Spannungen nehmen immer mehr zu. Wie gesagt, wenn man das aufnimmt, es sind ja nicht nur ... es sind ja gemischte Menschen da, viele verschiedene Nationen sind vor Ort. Ich verstehe einfach nicht, warum man auf dieser Baufläche nicht die Wohnungen baut. Ich komme damit nicht klar. Also es sind ja so viele tolle Projekte in Wilhelmsburg umgesetzt worden im Rahmen der IBA, aber gerade so im Bahnhofsviertel verschlechtert sich die Situation. Wobei ich mir auch Gedanken mache, die Senatorin hat ja vor Ort in Wilhelmsburg ..., aber ich habe das Gefühl, dass sie immer von der Reichsstraße runterfährt zur Neuenfelder Straße zu ihrem Gebäude und dann auch wieder wegfährt. Ich würde mir wünschen, wenn Sie sich einmal die Mühe machen und sich einmal vor Ort sich das einmal angucken, das würde, glaube ich, auch vielleicht einiges dazu beitragen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Mustafa. Sind da Fragen? Ich gucke einmal in die Runde. Nein. Dann die nächste Wortmeldung von Lutz Cassel, der sich zwar auch zu 1 äußern möchte, aber auch noch zu 2 ... ein paar anderen Punkten. Vielleicht können Sie das insgesamt machen, Herr Cassel.

Herr Cassel: Vielen Dank, Herr Vorsitzender, ich möchte es gerne versuchen.

Ich möchte mich auch dafür bedanken, dass dieser Termin heute überhaupt zustande gekommen ist. Das ist schon ganz wichtig. Auch wenn viele Bürger mit mir der gleichen Meinung zu sein scheinen, dass Zeit – also eigentlich noch in diesem Jahr – und Ort nicht gerade besonders bürgerfreundlich gewählt worden sind. Dennoch freue ich mich, dass so viele Leute hierhergefunden haben. Da komme ich auf den Punkt – erst einmal Reichsstraße. Zum bis heute andauernden Dissens um die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße muss ich noch etwas anmerken. Da wurde in einem ziemlich großen Kraftakt ein bezirkliches Beratungsgremium installiert, an dem alle relevanten Kräfte, alle, aus Politik, Verwaltung, Senatsämtern und Bürgern mit den unterschiedlichsten Positionen sowie Gewerbevertretern installiert. Das gemeinsame Ringen um einen von Gegnern und Befürwortern gemeinsam getragenen Kompromiss war erfolgreich. Das Ergebnis konnte sich im Grunde sehen lassen und wurde in weiten Zügen auch von allen politischen Gremien im Bezirk und in der Bürgerschaft für gut befunden. Leider ist dieses Ergebnis an dem kompromisslosen Plan und Vorstellungen des Senats, insbesondere des Amtes Verkehr und seiner Vorgesetzten, gescheitert. Zur Erinnerung: Es ging den allermeisten Bürgern nicht darum, die Verlegung der Reichsstraße zu verhindern, sondern darum, die Form autobahngleich und überdimensioniert zu verhindern. Dies war der Streitpunkt, der Form, nicht die Verlegung an sich. Es ist auch noch heute der Streitpunkt. Und wenn der zuständige Staatsrat zu diesem bisher einmaligen Vorgang einen gangbaren Kompromiss ausgehandelt zu haben und lediglich die Meinung vertrat, das sei doch sowieso egal, was bei dem Beratungsgremium herauskäme, Zitat, „Die würden ja sowieso prozessieren“, dann zeigt das ziemlich deutlich, dass Bürger, die sich einmischen wollen, die mitreden wollen, eher als Störenfriede denn als Partner in der Weiterentwicklung unserer Lebensumwelt betrachtet werden. Das ist, finde ich, nicht hinnehmbar so.

Die Haltung zeigt leider auch sich in diesem Senatspapier zum Teil, um das es in dieser heutigen Anhörung geht. Das ist, von mir sehr artig formuliert, Missachtung der engagierten Leistung von Bürgern in den verschiedenen Bürgergremien. Und bei genauerer Betrachtung ist es auch Missachtung der politischen Gremien im Bezirk und in der Bürgerschaft. Dazu vielleicht gleich noch unter Beteiligung, Thema 2. Dass Sie, meine Damen und Herren Politiker, sich das gefallen lassen, dass in der Klärung des Senats wesentliche Faktoren nicht benannt werden und damit der sinnentstellte Vorgang Ihnen zur Kenntnisnahme vorgelegt wird, darüber wundere ich mich nicht nur, darüber bin ich entsetzt.

Ich hatte dies eben unter Punkt 1 bereits gesagt: Geschicktes Weglassen von Fakten lässt einen falschen Eindruck entstehen. Nein, nein, ich sage nicht, dass das Lügen sind, Gott bewahre, aber es rückt gefährlich nahe an tatsachenverfälschende Unwahrheiten, und das macht mir schon ein Problem. Zum Beispiel, die im Senatsbericht genannte Planungswerkstatt „Zukunftsbild 2013 +“ wurde von Ihnen, Frau Senatorin, ja auch genannt als eine der Planungswerkstätten, wurde vom Initiativnetzwerk, mit Unterstützung des Initiativnetzwerks, also eine große Menge Bürger stand dahinter, für gescheitert erklärt. Dieses wurde Ihnen im Senatspapier aber nicht mitgeteilt, meine Damen und Herren Abgeordnete. Das hätte aber sein müssen, damit Ihnen klar wird, dass hier ein Dissens steht und dass es nicht alles eitel Wonne, Freude ist und das Ergebnis aus eitel Wonne, Freude heraus entstanden ist. Dies halte ich einfach so nicht für hinnehmbar.

Es geht auch noch weiter. Das Papier unterstellt, dass die Bürger mit diesem vorgeblichen Ergebnis einverstanden sind, sie haben ja daran mitgearbeitet. Das empfinde ich als unverschämt.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Cassel. Jetzt dem Ausschuss liegt mir eine Wortmeldung von einem ... Frau Sudmann.

Abg. Heike Sudmann: Ich habe zwei Fragen. Die erste Frage, ob meine Erinnerung stimmt, dass Sie der Vorsitzende des Stadtteilbeirates sind. Und die zweite Frage geht aber noch einmal dahin, Sie haben ja Ihre Empörung zum Ausdruck gebracht, dass die Bürger und Bürgerinnen bei der Wilhelmsburger Reichsstraße im Beteiligungsprozess nicht sozusagen im Endeffekt wahrgenommen wurden. Ich war jetzt etwas irritiert, in der Senatsdrucksache heißt es, dass die Hinweise, Wünsche und Ideen aufgenommen wurden, dass man auch nicht garantieren kann, dass sie umgesetzt werden. Ist Ihr Eindruck, dass alles, was Sie eingebracht haben, nur dann akzeptiert wurde, wenn es sozusagen in die Senatsplanung passte oder würden Sie jetzt uns noch einmal Hinweise geben können als Abgeordnete, weil wir natürlich nicht im Prozess waren. Wir können nur lesen, was uns der Senat aufgeschrieben hat und nur hören, was Sie uns hier heute berichten.

Herr Cassel: Also erstens, ich bin noch Vorsitzender des Beirates für Stadtteilentwicklung, gerade wieder frisch gewählt für die Zeit bis Ende 2016. Und zum Zweiten, natürlich ist gesagt worden, man kann nicht alles garantieren, aber dieser Planungsprozess, diese Planungswerkstatt lief so ab, dass eigentlich immer wieder Bürger sich zurückzogen, weil sie sich dominiert fühlten von Bezirksmitarbeitern, von Senatsmitarbeitern, die ihre Vorstellungen aufmalten und versuchten, mit diesen Vorstellungen, sagen wir einmal, Bürgermeinung zu erzeugen, vorsichtig ausgedrückt. Das hat es in einigen Punkten gegeben. Natürlich wurde der eine oder andere Punkt auch umgesetzt und auch nach dem Prinzip, ich suche mir das raus, was ich machen kann. Und Verhandeln über mögliche andere gute Ideen war in den Fällen nicht da. Es geht nicht darum zu gewinnen oder zu verlieren, es geht darum, einen gemeinsamen Kompromiss zu finden, und diese Arbeit verstand oder fand schlichtweg nicht statt.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank. Dann habe ich eine Wortmeldung vorliegen von einem dem Ausschuss bekannten Gesicht, von Herrn Professor Läßle. Herr Professor, Sie haben das Wort.

Herr Dr. Läßle: Ja, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich gehe davon aus, dass ich nachher noch einmal speziell zum Verkehr sagen kann, wo ich dann auch gerne noch einmal auf die Rotenhäuser Straße eingehen möchte. Ich möchte vorweg auch noch einmal würdigen, dass Sie diese Anhörung machen. Ich möchte auch würdigen, dass mit der Vorlage dieses Rahmenplanes die Intention ist, Sprung über die Elbe weiterzuführen, und möchte nur hier einleitend zwei kurze Anmerkungen machen.

Das eine ist das Aufgreifen noch einmal der Frage der Integration. Frau Senatorin, Sie haben ja gesagt, es ginge im Wesentlichen zentral darum, einen integrierten Entwicklungsplan zu machen. Und ich denke, eine der ganz großen Schwierigkeiten, die bestehen bei der Weiterentwicklung der vielfältigen Aktivitäten und Dynamiken,

die entfaltet worden sind in den letzten Jahren, ist die Achillesferse Verkehr. Und die Frage, wie mit dem Verkehr umgegangen wird, dazu wurde schon einiges gesagt von Herrn Homburg und anderen. Ich möchte nur grundsätzlich sagen, wenn wir bei der Elbinsel über den Verkehr reden, dann müssen wir nicht vom Verkehr ausgehen, dann müssen wir von der Stadt ausgehen, fragen, welche Stadtentwicklungsperspektiven wir haben, wie wir Wohnen und Arbeiten gestalten wollen und wie wir dann den Verkehr entsprechend gestalten.

Und Herr Walter, ich finde, dass es so nicht geht. Sie können nicht sagen, so sind die Prognosen und dann wird es so ausgebaut, sondern wir wollen wissen, wie wir die Stadtentwicklung haben wollen und was die Voraussetzungen sind für eine urbane Mitte und wie wir dann den Verkehr domestizieren müssen, eventuell auch einen gewaltigen Nachdruck im Bereich des ÖPVs machen müssen, um dann das Ziel zu erreichen. Und das waren ja auch genau die Diskussionen, die in den Wettbewerben um den Masterplan Wilhelmsburger Mitte waren, wo man ganz klar davon ausging, dieses ambitionierte Projekt einer Wilhelmsburger Mitte ist nur möglich, wenn beispielsweise der Verkehr auf der Neuenfelder Straße wesentlich reduziert wird, dass man die Chance ergreift, durch die Verlagerung der Reichsstraße dort auch einen urbanen Lebensraum zurückzugewinnen.

Zweiter Punkt, den ich nur kurz benennen möchte, es wurde angesprochen mit dem Schlagwort des Kümmerers. Es ist bekannt, was die Programme der IBA waren. Was weniger bekannt ist und was in dem Rahmenplan nicht oder nur am Rande drinsteht, ist, dass es für die IBA im Wesentlichen darum geht, eine neue Regulierungspolitik zu Fuß zu entwickeln, dass es nicht darum ging, eine hierarchische Steuerung zu machen, sondern eine Governance-Struktur aufzubauen, die auf einer kooperativen Regulation basiert, wo es darum geht, verschiedene Akteure, Bewohner, aber auch zum Teil eben auch Investoren einzubinden, und dass man versucht, die Integration der verschiedenen Politikfelder auf Projektebene und Stadtteilebene durchzuführen. Mit der Entscheidung, dass zwar die IBA weiterhin als Projektentwickler fungiert, aber die entscheidenden Steuerungsfunktionen zum Bezirk Mitte gegangen ist, damit hat man gewissermaßen der IBA das zentrale Element geraubt. Und wir sehen in den letzten Monaten und Wochen, dass vielfältige Politikansätze, die innovativ entfaltet worden sind im Rahmen der IBA, zu zerbrechen drohen, weil genau diese Regulationsleistung, diese kooperative Regulationsleistung und diese Entwicklung der Governance-Strukturen nicht mehr existieren oder der Bezirk schon allein aufgrund seiner Funktion die in der Weise gar nicht handhaben kann.

Also das scheinen mir zwei Punkte zu sein, wo ich die Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses bitten möchte, darüber noch einmal nachzudenken, in welcher Weise dieses ambitionierte Ziel, wie es formuliert ist in dem Rahmenplan, realisiert werden kann, und dass die beiden Punkte, nämlich die Frage, wie kann der Verkehr untergeordnet werden an eine Stadtentwicklungsperspektive und nicht Verkehr entwickelt, sondern Verkehr gestaltet werden kann unter Einbeziehung und sehr viel Deutlichmachen, beim Verkehr geht es eben nicht nur um Straßenverkehr. Es geht eben auch um ÖPNV, um Zufußgehen und Radfahren und das in integrierter Weise mit den verschiedenen städtischen Funktionen zu verknüpfen.

Und das zweite Problem, wie erfolgt die Steuerung dieser komplizierten Prozesse und die ambitionierten Ziele, die formuliert worden sind im Programm. Ich beende

hier in der Hoffnung, dass ich nachher zu dem Thema Verkehr explizit noch etwas sagen kann. Danke schön.

Vorsitzender: Ja, Herr Professor Läßle, eine Frage von mir. Sie haben sich dann auch noch zu Punkt 5, Zielbilder für die Entwicklung auf den Elbinseln genannt. Wollen Sie das nachher insgesamt, dann lege ich hier Ihre Wortmeldung noch einmal raus?

Herr Dr. Läßle: Ist gut, ja.

Vorsitzender: Insgesamt bei 4 und 5 dann noch einmal beantworten?

Herr Dr. Läßle: Ich wollte gerne noch einmal etwas zur Arbeit und Lokalökonomie sagen und zum Verkehr und kann dann auch noch etwas über die Ziele.

Vorsitzender: Okay, danke.

Herr Dr. Läßle: Danke schön.

Vorsitzender: Frau Sudmann.

Abg. Heike Sudmann: Herr Läßle, Sie sprachen von der integrierten Entwicklung und dass es von der Stadt aus und auch vom Stadtteil aus, denke ich einmal, geguckt werden muss. Nun hat der Senat uns aufgeschrieben, also in der Bürgerschaftsdrucksache, „der Hamburger Hafen hat übergeordnete Bedeutung für Nordeuropa und ist ein zentraler Wirtschaftsmotor für die Metropolregion. Dieser besonderen Bedeutung des Hafens ist bei der Entwicklung der Elbinseln Rechnung zu tragen.“ Wie gehen Sie mit diesem Konflikt um, dass der Senat jetzt uns immer sagt, wir müssen aber gucken, der Hafen steht an erster Stelle und der Stadtteil und die Elbinseln an zweiter. Ist das für Sie eine integrierte Entwicklungsplanung oder haben Sie da einen Lösungsvorschlag?

Herr Dr. Läßle: Ich möchte hier keine Hafendiskussion führen. Es geht entscheidend um die Veddel, um Wilhelmsburg und den Harburger Binnenhafen als die wesentlichen Quartiere, die, um den anstrengenden Sprung über die Elbe und insbesondere im Rahmen der IBA zurückgewonnen werden sollten als gehaltvolle Räume des Wohnen und Arbeitens mit einem neuen Typ der Urbanität und neuen Funktionsmischungen. Und dann, ich finde es eine unakzeptable Drohgebärde, dann immer mit dem Hafen zu kommen. Der Hafen hat seinen Bereich, der Hafen ist nach Westen gewandert. Und was ich völlig unbegreiflich finde, dass man den entscheidenden Ansatz, der eine wesentliche Voraussetzung war für die IBA, der Masterplan Straßenverkehr von der HPA, die ganz deutlich gesagt haben, wir müssen auch im Interesse des Hafens zu einer Entkopplung der Hafenverkehre und der Stadtentwicklung kommen und deswegen, für die zentralen inneren Straßen ein Durchfahrtsverbot für Schwerlastverkehre machen, worunter der Hafen in keiner Weise leidet. Es ist eine Frage der Interessenabwägung. Und Manuel Humburg hat es ja bereits ausgeführt, die Frage des Konfliktes. Der Konflikt ist, so lange es die Elbinsel gibt und so lange dort versucht wird, zu wohnen. Nur, heute stellt sich die Frage, dass wir eine völlig neue Konstellation haben. Einerseits ist der Staat, der Hafen nicht mehr integrierbar in Wohngebiete, wie früher es war. Der Hafen ist auch zu Recht nach Westen gewandert. Und jetzt geht es darum, und das war das

zentrale Programm auch der Metrozonen, diesen Bereich, der vor allem Transitbereich war, als Lebens-, Wohn- und Arbeitsraum zurückzugewinnen und neue, verträgliche, synergetische Formen der Nutzungsmischung zu entfalten.

Abg. Heike Sudmann: Gut.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Professor Läßle. Als nächste Wortmeldung liegt mir vor eine Wortmeldung, ich hoffe, ich kann das richtig lesen, von Hartmut Suhr oder Sühr, Zukunft Elbinsel. Würden Sie bitte nochmal Ihren Namen sagen?

Herr Sauer: Hartmut Sauer.

Vorsitzender: Sauer!

Herr Sauer: Ja. Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich hatte mich zum Punkt Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße gemeldet. Nun werden viele sagen, das ist doch ein alter Hut und längst beschlossene Sache. Es geht mir allerdings nicht darum, die Diskussion um die Verlegung der Reichsstraße erneut zu führen, sondern an die wunderbaren Zukunftsbilder zu erinnern, die im Zusammenhang mit der Verlegung gemalt wurden und die nun vergessen werden.

Erstes Zukunftsbild ist die Zerschneidung Wilhelmsburgs durch mehrere Verkehrsstrassen durch die Zusammenführung von Bahn und Straße aufzuheben. Konterkariert wird dies nun durch den geplanten Hauptverkehrsstraßenring, daran hat Manuel Humburg eben schon erinnert und dazu auch ein Bild gezeigt. Dabei spielt für mich letzten Endes keine Rolle, ob die Dratelnstraße zwei- oder vierspurig ausgebaut wird, entscheidend ist der Ringschluss und die Öffnung für Hafenerkehre.

Zweites Zukunftsbild war, mit der Rotenhäuser Straße als Autobahnzu- und Abfahrt sollte die Wilhelmsburger Mitte von stadteinfremdem Verkehr entlastet werden. Mit dem nun geplanten Hauptverkehrsstraßenring wird genau das Gegenteil erreicht. Er entfaltet für die Schwerlastverkehre des Hafens eine Sogwirkung. Drittes Bild: Die Verlärmung des Stadtteils sollte durch Zusammenführung der Verkehrswege und entsprechenden Schallschutz beendet werden. Auch dieses Ziel wird durch die Zuführung weiterer Schwerlastverkehre in den Stadtteil nicht erreicht beziehungsweise konterkariert.

Bereits in der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren hat die Polizei, aber auch die engagierten Bürger vor den kaum beherrschbaren Folgen einer Ausfahrt Rotenhäuser Straße für den nachgeordneten Stadtverkehr gewarnt. Dies galt nicht nur für die Dratelnstraße und die Rotenhäuser Straße, sondern auch für die Thielenstraße und insbesondere für die zusätzlichen Schleichverkehre vor der Torzur-Welt-Schule.

Ich möchte an dieser Stelle Lutz Cassel ausdrücklich zustimmen. In seinem Bericht hat er auf das Beteiligungsverfahren des Bezirks hingewiesen zur Verlegung der Reichsstraße. Dort sollten ja Kompromisse gesucht und gefunden werden und wurden auch tatsächlich. Als jemand, der sehr intensiv mit den streitbaren Bürgern, die jetzt ja auch das Klageverfahren gegen die Stadt angestrengt haben, verbunden ist, kann ich sagen, dass damals die Menschen, die dort mitgearbeitet haben in

diesem Beteiligungsgremium total gegen jegliche Verlegung waren und in diesem Prozess sich auf den Weg des Kompromisses gemacht haben und es von daher als schallende Ohrfeige erlebt haben, dass der Hamburger Senat all diese konstruktiven Vorschläge, die ja auf dem Verkehrsgutachten von Professor Knoflacher fußten, vom Tisch gewischt hat. Das war für die betroffenen Bürger eine ganz harte Nummer und natürlich resultierte daraus dann auch eine große Klagebereitschaft.

Mit dem Bau der A 26, also der Hafenuerspanne wird eine weitere Autobahn in Wilhelmsburg gebaut und somit werden weitere Verkehre nach Wilhelmsburg gezogen. Ob die Zusage, es werde keine Nordanbindung an die Wilhelmsburger Reichsstraße geben, wirklich eingehalten wird, wird nun der weitere Planungsprozess erweisen. Nach der Verkehrsberuhigung der Wilhelmsburger Mitte, die wir ja nun gerade in die Mülltonne treten, habe ich allerdings meine Frage oder habe nicht so ein großes Vertrauen in diese Aussage.

Diese Planung, also oben im Süden Wilhelmsburgs, ist außerordentlich problematisch für die Wohnbebauung am Haulander Weg. Und schon springt wie der Teufel aus der Kiste ein zusätzliches Gewerbegebiet als Lösungsvorschlag für diese Region heraus. Die Folgen der Reichsstraßenverlegung sind problematisch, aber durch die Ringstraßenlösung bewirken Sie einen verkehrspolitischen Dammbbruch, der in der Mitte Wilhelmsburgs im nachfolgenden Stadtteilverkehr ein permanentes Verkehrschaos auslösen wird. Sie gefährden damit die Schüler des Schulzentrums und Sie konterkarieren den gesamten geplanten Wohnungsbau in der nördlichen Wilhelmsburger Mitte.

Für die Entwicklung der Wilhelmsburger Mitte zu einem Ort des Arbeitens und Lebens ist ein Verzicht auf diese Verkehrsplanung unabdingbar. Es darf keine wie auch immer geartete Aufrüstung der betroffenen Straßen geben, also der Mengestraße, Dratelnstraße, Rupperstraße, Vogelhüttendeich, Schlenzigstraße und Harburger Chaussee. Wenn man ernsthaft Verkehre aus dem Stadtteil fernhalten will, dann geht dies nur mit normalen Stadtteilstraßen, mit Tempo-30-Zonen und einem Verkehrsführungs- und Steuerungskonzept, dessen Einhaltung dann auch überwacht werden muss. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Sauer. Als nächste Wortmeldung liegt mir vor eine Wortmeldung von Helga Arp.

Frau Arp: Nein, brauchst du nicht. Tja, Manuel hat gerade gefragt, ob er das Bild noch einmal zeigen soll, aber nun haben Sie es ja schon gesehen, wie die Bulgaren bei uns im Reiherstiegviertel wohnen. Und das ist auch einer der Punkte, also ich habe mich zu mehreren Punkten gemeldet, aber ich denke einmal, ich sage das alles jetzt. Der eine Punkt ist, wir in Wilhelmsburg haben ungefähr ein Drittel der Wanderarbeiter aus Südosteuropa untergebracht und die Stadt hat uns damit alleingelassen und hat auch diese Menschen damit alleingelassen. Die leben zum großen Teil unter nicht sehr menschenwürdigen Bedingungen und es spricht sehr für die Wilhelmsburger, dass sie damit fertigwerden, dass solche Leute unter uns leben, dass ihnen geholfen wird und dass da keine größeren Konflikte bis jetzt ausgebrochen sind. Aber ich möchte doch sehr an den Senat appellieren und ich hoffe, dass das weitergegeben wird, dass die Stadt etwas dafür tut, dass die Bedingungen sich verbessern. Das war der eine Punkt.

Der nächste Punkt ist, das geht jetzt eigentlich schon auf Punkt 4, um die kulturelle Teilhabe. Einer der Punkte, an dem ich messe, ob das mit der Stadtentwicklung etwas geworden ist oder nicht, ist, hat Wilhelmsburg ein Kino bekommen. Wir haben uns alle fürchterlich gefreut, als in das Erdgeschoss von dem neuen BSU-Gebäude ein Kino eingebaut werden sollte und alles Mögliche andere. Hat ja nicht geklappt, war ja schade. Aber ich finde, ein Stadtteil mit 50.000 Leuten, wo es kein Kino gibt, wo es irgendwie aus irgendeinem mir nicht völlig klaren Grunde nie klappt, dass wir ein Kino kriegen, wo jeder Mensch erst einmal sich eine Tageskarte kaufen muss, um ins Kino zu gehen, das finde ich im Rahmen der Gleichschlechtbehandlung echt nicht in Ordnung.

Und der nächste Punkt, an dem ich messen würde, ob die Wilhelmsburger genauso angesehen werden wie der Rest von Hamburg, ist, wir haben eine Buslinie, die laut HVV die zweitbenutzte Buslinie von Hamburg ist. In drei anderen vielgenutzten Buslinien muss man keine Fahrkarte vorzeigen. In Wilhelmsburg geht es laut HVV nicht, weil der Wilhelmsburger an sich schwarzfährt. Ich finde ... Ja, haben die wirklich gesagt, als ich nachgefragt habe, das wäre irgendwie ... also wenn jemand aufgrund der Postleitzahl, in der er wohnt, in Hamburg unter Generalverdacht gestellt wird, dann ist doch nach wie vor etwas nicht in Ordnung.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Frau Arp. Ich glaube, das werden wir aufklären mit den Fahrkarten.

(Zuruf Frau Arp: Das hören wir schon so oft!)

Ja, okay. Ich habe noch einmal eine Frage an Herrn Sauer. Herr Sauer, ich habe jetzt noch einen zweiten Wortmeldezettel von Ihnen gefunden, bloß hier mit unterschiedlichen Kreuzen. Ist der damit erledigt mit Ihrer Wortmeldung?

Herr Sauer: Nein. ... vielleicht ergänzen.

Vorsitzender: Ja, bitte.

Herr Sauer: Das passt thematisch relativ gut zu dem Verkehrspunkt. Also es geht um den Punkt Gewerbe und Hafen im Zusammenhang mit dem Wohnungsbau. Wenn die Autoren des Rahmenkonzeptes in Punkt 4 Punkt 3 davon sprechen, dass Leitlinie wäre, dass gewerbliche Nutzung auf den Elbinseln innerhalb und außerhalb des Hafengebietes zu schützen und weiterzuentwickeln ist, dann muss ich sagen, findet das nicht meine Zustimmung. Das Konzept macht deutlich, dass das Hafengebiet eine Tabuzone für andere Nutzungen ist. Eine Weiterentwicklung außerhalb des Hafengebietes meint ja wohl auch eine Ausweitung der Industrie- und Gewerbeflächen. Dies kann doch wohl nicht ernsthaft Ziel von Stadtentwicklungspolitik in Wilhelmsburg sein. Ich möchte in diesem Zusammenhang in Erinnerung rufen, dass vor nicht allzu langer Zeit ein riesiges Gewerbegebiet in Obergeorgswerder angelegt wurde. Dort hätte man problemlos Unternehmen aus der Wilhelmsburger Mitte ansiedeln können, jedenfalls diejenigen, die heute ein verträgliches Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen in der Wilhelmsburger Mitte verhindern. Ich meine damit ausdrücklich nicht den portugiesischen Händler, aber die Containerlogistik und Speditionsbetriebe. Wenn die Wilhelmsburger Mitte zu einem Standort für 2.000 bis 4.000 Menschen entwickelt werden soll, dann findet das

Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe eine unüberbrückbare Grenze, wenn ständig Schwerlastverkehre an der Tür vorbeidonnern.

Das vorliegende Rahmenkonzept geht den anstehenden Konflikten in diesem zentralen Bereich Wilhelmsburgs aus dem Weg und verkleistert dies auch noch sprachlich. Also, ich zitiere: „Betriebsverlagerungen werden nur in Erwägung gezogen, wenn zuvor die vorhandenen Mittel zur Konfliktbewältigung ausgeschöpft wurden. Dabei sollen notwendige Verlagerungen möglichst ortsnah erfolgen.“ Damit sind wir beim nächsten Gewerbegebiet, aber darüber haben wir ja auch schon gesprochen, am Haulander Weg.

Hätten Sie Kühne & Nagel nicht so schnell in Obergeorgswerder bedient, wären dort problemlos Alternativflächen zu finden gewesen. Ich finde, diese Position im Rahmenkonzept auch deshalb so problematisch, weil in den Werbeveranstaltungen zur Verlegung der Reichsstraße die Gebiete in der nördlichen Wilhelmsburger Mitte immer als besonders wertvolle Stadtentwicklungsgebiete für Wohnungsbau dargestellt wurden. Nun geht man in diesem zentralen Gebiet dem Konflikt mit dem Wirtschaftssenator und der Handelskammer aus dem Weg. Das ist vorseilender Gehorsam und eine verloren Chance für eine zukunftsorientierte und integrierte Stadtentwicklungspolitik. Das ebenfalls in den Werbeveranstaltungen zur Verlegung der Reichsstraße postulierte Ziel des Zusammenwachsens der Wilhelmsburger Stadtteilbereiche wird so jedenfalls nicht gelingen. Für diesen Kernbereich der Stadtentwicklungspolitik in der Wilhelmsburger Mitte fordere ich eine Lösung dieser Konflikte mit wohnverträglichem Gewerbe, also Verkleistern der Probleme geht überhaupt nicht. Darüber hinaus brauchen wir auch eine Lösung der Verkehrsproblematik, aber darauf hatte ich schon hingewiesen. Wenn dies gelingt, dann haben wir dort tatsächlich eine Perle der Stadtentwicklungspolitik. Sonst landet diese Perle im Ausguss. Vielen Dank.

Vorsitzender: Frau Sudmann. Herr Sauer, bleiben Sie noch einen Augenblick.

Abg. Heike Sudmann: Ich habe jetzt zwei Fragen an Herrn Sauer, weil, wir sollen ja Sie anhören, Sie kennen sich ja vor Ort aus. In der Drucksache beschreibt der Senat uns einmal auf Seite 14, dass auf der Westseite der Jaffestraße vereinzelt unterbenutzte Gewerbegrundstücke sind und jetzt das große, erheblich störende Containerlager auf FHH-eigenen Flächen im nördlichen Teil des Gebietes aus der Jaffestraße in den Hafen verlagert wurde. Ist da nicht Ihre Forderung schon erfüllt?

Und die Zweite ... machen Sie erst, gut.

Herr Sauer: Ja, das wäre wunderschön, wenn es so wäre und wenn es so geblieben wäre. Es ist richtig, dass die Firma ProGeCo in den Hafen gezogen ist, dafür ist aber jetzt eine neue Containerfirma an diesen Ort gekommen. Man hört, dass sie einen begrenzten Mietvertrag hätte, aber ich sage einmal, wir haben da schon so viel erlebt und deswegen sage ich, wer es glaubt, wird selig.

Abg. Heike Sudmann: Okay, das wäre auch schon fast meine zweite Frage, weil auf Seite 24 ProGeCo erwähnt wird, es war also die identische Firma, gut. Und ich habe noch eine Frage an Frau Arp zum Kino, weil, ich habe es vergessen, wie das Kino ... Rialto, hieß es, glaube ich.

(Zwischenrufe)

Das Rialto, ist das rein auf privater Initiative, die da gestartet wurde, also hat es im ganzen Beteiligungsprozess irgendwann einmal ein Hingehen auf Ihren Wunsch gegeben, zu sagen, wir brauchen ein kommunales Kino? Weil, ich würde sonst sagen, es gibt den SPD-Vorsitzenden, den Fraktionsvorsitzenden, der in den Walddörfern in Volksdorf sehr für das Kino gekämpft hat, vielleicht kann man den ja auch für Wilhelmsburg gewinnen.

Frau Arp: Also, es ist so, das Rialto war tatsächlich das persönliche Hobby eines einzelnen Menschen, der seinen Lebenstraum verwirklicht hat. Er wollte schon immer einmal ein Kino haben. Also dieses Kino ist schon ganz lange, seitdem es geschlossen ist, von verschiedenen Initiativen wieder versucht worden zum Leben zu erwecken und erst er hat es geschafft und auch nur für ein halbes Jahr. Was jetzt draus wird mit dem neuen Besitzer, ist noch nicht raus. Aber es geht das Gerücht, dass im Moment gerade wieder Bestrebungen da sind, ein Kino einzurichten, und wenn das was werden würde, würde sich die ganze Insel freuen, weil, das hat schon etwas, wenn man ein Kino hat, wo man auch direkt hinkann, also, was die Teilhabe am normalen Leben angeht.

Vorsitzender: So, meine Damen und Herren, die nächsten Wortmeldungen, die ich hier vorliegen habe, beschäftigen sich fast ausnahmslos mit dem Kapitel 3, Beteiligung. Als Erstes habe ich hier vorliegen eine Wortmeldung von Andreas Schwarz.

Herr Schwarz (vgl. Anlage 3): Schönen guten Abend. Mit dieser Brille sehe ich Sie gut und mit dieser Brille sehe ich meinen Text gut. Ich möchte heute Abend nur kurz etwas zu der Entwicklung Perspektiven in Themengruppen sagen beziehungsweise inwieweit die Ergebnisse aus einer Themengruppe, in der ich sehr aktiv dabei war, überhaupt bemerkt wurden beziehungsweise in das Senatspapier Eingang fanden, nämlich gar nicht.

Es handelt sich um die Themengruppe „Miteinander leben, Nachbarschaften“. Und das Hauptthema oder das Hauptziel eigentlich dieser Themengruppe da aus dem Perspektivenprozess war, herauszufinden, wie sich im Rahmen von Bürgerbeteiligungen Sozialraum entwickeln lässt. Das finde ich persönlich eine ziemlich spannende Geschichte, bedeutet aber in erster Linie, dass man den Bürgern auch Möglichkeiten an die Hand gibt, diese Prozesse zu bewerkstelligen. Und insbesondere deshalb, weil sie für den Stadtentwicklungsprozess eben auch eine eigene Stimme erhalten sollen, in der sie sich selbst auch erkennen. Ich könnte eventuell auf einige konkrete Punkte hinweisen, die diese Themengruppe „Miteinander leben“ entwickelt hat, die also zum Teil nur im Perspektivenprogramm nicht mehr vorhanden praktisch oder nicht mehr weiter erwähnt wurden in dem BSU-Programm und in der BSU-Auswertung des Perspektiven-Ergebnisprotokolls und dann, wie gesagt, in dem Senatspapier gar nicht mehr.

Ich habe das soweit ein wenig kopiert. Ich könnte daraus einige Punkte vorlesen, das erspare ich mir jetzt aber. Wen es interessiert, der nehme sich das bitte hier von dem Tisch da vorne. Es handelt sich letztlich in erster Linie und mein Ansinnen hier ist, darauf noch einmal konkreter hinzuweisen, dass man den Menschen vor Ort in Wilhelmsburg weitaus mehr zutrauen muss, ihre eigenen sozialen Zusammenhänge

und auch das Zusammenkommen besser und gemeinsam zu entwickeln. Dass sie da eigentlich Kompetenzen haben, viele Kompetenzen, dass die Verwaltung sich aber, und das ist mein Eindruck aus dem Verfahrensrat, in dem ich mich dort befand und noch weiterhin befinde, ebenso wie in den Dialogveranstaltungen, die jetzt mittlerweile in Wilhelmsburg stattfinden, dass in letzten Endes dieses Vertrauen in die sozialen Entwicklungskapazitäten der Wilhelmsburger untereinander nicht so viel investiert wird, als dass man sagt, gut, das wollen wir unterstützen, sagen Sie uns, was Sie brauchen. Sondern das, was heute Abend auch durch Herrn Cassel zur Sprache gekommen ist, was allzu deutlich wird, der starke Hauptschwerpunkt auf Wirtschaftsinteressen in Wilhelmsburg macht doch deutlich, dass letztlich die sozialen Vorschläge und Weiterentwicklungen eher ins Hintertreffen geraten. Danke schön.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Schwarze. Ich meine, Frau Sudmann war ja schon eifrig und hat die Papiere schon verteilt. Normalerweise müsste zunächst erst einmal der Vorsitzende einen Blick darauf werfen, ob es überhaupt erlaubt ist, dieses Papier hier zu verteilen.

(Abg. Heike Sudmann: Ich bringe Ihnen das sofort, gerne.)

Aber ich gehe einmal davon aus, ich gehe einmal davon aus hier, dass das in Ordnung ist.

(Zwischenrufe)

(Abg. Heike Sudmann: Wir wollen doch keine Zensur hier.)

Vorsitzender: So, meine Damen und Herren, als nächste Wortmeldung liegt mir vor zum Thema Beteiligung eine Wortmeldung von Silke Wölke. Ist sie im Raum? Ja.

Frau Wölke (vgl. Anlage 4): Schönen guten Abend, mein Name – kann man mich verstehen?

(Zwischenrufe)

Okay. Ich wohne seit dem Jahr 2000 auf der Elbinsel und bin seit Kurzem im Verein „Zukunft Elbinseln“ Mitglied. Ich wollte an sich zum Thema Beteiligung etwas sagen, es ist aber schon fast alles in den Themen vorher angeklungen. Es ist auch nicht so viel, dass, wenn ich mich jetzt wiederhole, dass das dann schlimm ist.

Ich weiß die Bemühungen der Behörden bei den Planungen für die Elbinseln zu schätzen, jedoch fällt mir nicht nur beim Thema Beteiligung auf, dass das Rahmenkonzept sich durch Widersprüche, Halbwahrheiten und das Weglassen von Fakten auszeichnet. Zunächst wird behauptet, dass die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt in enger Abstimmung mit Bezirken, Fachbehörden und der Öffentlichkeit das Ergebnis des Beteiligungsprozesses „Perspektiven miteinander planen für die Elbinseln“ erarbeitet hat. An späterer Stelle wird der Abschlussbericht des Perspektivenprozesses vor dem Hintergrund unterschiedlicher Arbeitsansätze und teilweise widersprüchlicher Ergebnisse als gar nicht oder nur bedingt verwertbar bezeichnet. Gekürztes Zitat: „Grundlegende Konfliktlinien, die die Elbinseln seit jeher charakterisieren.“ So wird die Beteiligung ad absurdum geführt und den engagierten

Bürgern dafür hinten herum auch noch die Schuld gegeben. Unter anderem die Arbeitsgruppen „Bildung“, „Beschäftigung“ und „Wohnen“ finden entscheidende Ansprüche aus ihrem Ergebnisbericht nicht im Rahmenkonzept wieder.

Im Gegensatz dazu kann sich der Unternehmensverband Hafen Hamburg e. V. über gelungene Beteiligung freuen. Er hat über die AG Wirtschaft im Perspektivenprozess auf Beteiligung gemacht und so die Interessen der Hafenwirtschaft fast gänzlich in das Rahmenkonzept eingespeist und sieht nun seine Anforderungen im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungen auf den Elbinseln durchgesetzt.

Mir Ihrer Leitlinie, Hafenbetrieb und Industrieproduktion erzeugen zwangsläufig Lärm-, Licht- und Geruchsemissionen rund um die Uhr und an sieben Tagen die Woche, schafft die Wirtschaft die entscheidende Rahmenbedingung, die das Rahmenkonzept festschreibt. Die sehr unterschiedliche Anspruchsberücksichtigung der Arbeitsgruppeninteressen sieht sehr nach Lobbyismus aus. Ich habe, so wie der Herr Schwarz auch, ein paar Exemplare davon, weil auch noch ein paar Seitenanzahlen ...

(Zwischenruf)

– Seitenangaben dabei sind, habe ich mitgebracht, die lege ich dann hier hin.

(Zwischenruf)

– Ach so, nein, ich hatte nur eins, das war jetzt falsch. Ich wollte Ihnen eigentlich einen Stapel geben.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Frau Wölke. Als nächste Wortmeldung liegt mir vor eine Wortmeldung von Herrn Hans-Jürgen Maass. Ist der noch anwesend? Herr Maass, Sie haben das Wort.

Herr Maass (vgl. Anlage 5): Ja, meine sehr geehrten Damen und Herren, ...

(Zwischenruf: Mikro muss höher.)

– Bitte?

(Zwischenruf: Mikro höher.)

So. Ja, meine sehr geehrten Damen und Herren, ich habe an drei Bürgerbeteiligungsverfahren teilgenommen, an der Zukunftskonferenz 2001, an dem Verfahren zu den Verkehrsbeziehungen im Süderelberaum 2009 und jetzt an dem jüngsten Perspektivenverfahren. Und ich könnte nur ein einziges Verfahren als erfolgreich bezeichnen, nämlich die Zukunftskonferenz.

Warum war die Zukunftskonferenz erfolgreich? Ich glaube, wichtig war der Geist der Zukunftskonferenz. Es gab einen gemeinsamen Geist der Zusammenarbeit, der Kooperation, der Bereitschaft, Kompromisse zu suchen und zu finden und es gab den Faktor Zeit. Es gab ausreichend Zeit, um Kontakte zu Behörden und in die Politik entstehen zu lassen. Es gab ausreichend Zeit, die Probleme zu durchdringen, und es gab ausreichend Zeit, eine stabile Gruppe zu bilden und die Arbeit über den

eigentlichen Zeitraum des Beteiligungsverfahrens fortzusetzen. Das ist im Bereich Verkehr und Bildung gelungen.

Unter diesen Bedingungen ist es möglich, Erfolge zu organisieren, wie zum Beispiel den meiner Meinung nach größten Erfolg der Zukunftskonferenz, nämlich die Verhinderung der Hafenuferspanne. Wir hatten die Verhinderung der Hafenuferspanne 2002 als unser oberstes Ziel erkannt in der Verkehrsgruppe und es hat dann sechs Jahre gedauert, bis wir in der Lage waren, unsere Argumente in einer kleinen Broschüre auf den Punkt zu bringen. Und diese Argumentation, die hier dokumentiert ist in dieser Broschüre, die waren so einleuchtend, dass die Politik sich dem angeschlossen hat. Und auf die Art und Weise konnten wir das Projekt verhindern. Ich lege Ihnen das einmal hier hin, das können Sie sich zum Protokoll vielleicht nehmen.

(Zwischenruf: Das kennen wir schon ...)

So. Unser Vorschlag besagte, dass man statt einer Autobahn für 995 Millionen Euro, die den Köhlbrand überspannt hätte, noch einmal 25 Prozent höher als die heutige Köhlbrandbrücke und anschließend 15 Meter hoch einmal quer durch den Hafen geht, über den Spreehafen hinweg aufgeständert und dann in einem großen Autobahndreieck verschwunden wäre, was im Norden von Wilhelmsburg entstanden wäre, um an die Reichsstraße anzubinden .... Unser Vorschlag war, die Kreuzung umzubauen. Dieser Vorschlag ist verwirklicht worden. Er hat 2,5 Millionen Euro gekostet und die Stadt und der Steuerzahler haben einen Haufen Geld gespart dadurch. Das, meine sehr verehrten Damen und Herren, kann Bürgerbeteiligung, wenn man es richtig anfasst.

Und in diesem Geist, in dem Geist der Zukunftskonferenz wurde in Wilhelmsburg lange Zeit Politik gemacht, sehr leise, sehr unauffällig und, wie ich finde, sehr erfolgreich, nicht nur im Verkehrsbereich. Das blieb im Stadtteil auch nicht lange unbemerkt und kam insgesamt sehr gut an. Und trotzdem, obwohl unsere Politik so außerordentlich erfolgreich war, kam 2008 die Forderung auf, den bisherigen, ich zitiere wörtlich, „Schmusekurs“ zu beenden. Und 2009 war es dann so weit, da wurde der Schmusekurs beendet. Im Zusammenhang mit der Verlegung der Reichsstraße entstand eine ungeheure Stimmung im Stadtteil und der Verein „Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg“, der sieben Jahre lang die Verlegung der Reichsstraße gefordert hatte, änderte seine Meinung. Das gipfelte in Äußerungen wie, das hat die Zukunftskonferenz nie gesagt, was definitiv nicht richtig ist und was eigentlich auch jeder weiß, der die Verhältnisse in Wilhelmsburg ein bisschen kennt, und es gipfelte auch in einer Äußerung, dass jemand gesagt hat, wenn ich gewusst hätte, dass die die Wilhelmsburger Reichsstraße tatsächlich verlegen, hätte ich es nie gefordert.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, so kann man meiner Meinung nach mit dem Bürgerwillen nicht umgehen, dass man ihn im Nachhinein uminterpretiert nach Belieben. Und eine solche Politik ist nicht glaubwürdig und einer solchen Politik laufen die Leute weg. Und genau das ist in Wilhelmsburg passiert. Man kann das an einer Zahl sehen. Der Verein „Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg“, in dem ich auch Mitglied bin, hat 2006 eine Demonstration, eine Karnevalsdemonstration organisiert, an der sich 2000 Menschen im Stadtteil beteiligt haben. Das war im Februar zur kalten Jahreszeit. Und 2013, nach diesem abrupten Kurswechsel, hat der Verein

erneut eine Karnevalsdemo organisiert, diesmal im Sommer, im Juni, und es kamen 500 bis 600 Leute und darunter viele Neuwilhelmsburger, die gar nicht wissen, wie der Hase langläuft. Und daraus schlussfolgere ich, dass diese Politik ungefähr drei Viertel ihrer Anhänger verloren hat, wenn nicht noch mehr.

Und nun beginnt ein, wie ich finde, trauriger Prozess, wo der Verein „Zukunft Elbinsel Wilhelmsburg“, der die Bürgerbewegung lange Zeit angeführt hat, anfängt, sie zu dominieren und sie in seine Richtung zu drängen, in eine Richtung, die die Masse der Bürger gar nicht mitgehen will. Und die Methode, wie das geschehen ist und auch immer noch geschieht, erinnert mich sehr stark an das Vorgehen der K-Gruppen in den Achtzigerjahren und da ich selber zehn Jahre lang Mitglied im Kommunistischen Bund war, weiß ich, wovon ich rede. Und ich habe mir meinen Eindruck, meinen persönlichen Eindruck von anderen Menschen bestätigen lassen, die auch die Wilhelmsburger Verhältnisse ganz gut kennen und die auch eine ähnliche politische Vergangenheit haben. Und es wurde mir von meinen beiden Gesprächspartnern unabhängig voneinander bestätigt, dass meine Wahrnehmung auch der ihren entspricht. Und ein ehemaliger KBW-ler sagte zu mir, man kann es zwar nicht sehen, aber man kann es riechen.

So, das ...

Vorsitzender: Herr Maass, können Sie noch einmal auf die Drucksache sich beziehen.

Herr Maass: Ich wollte über Bürgerbeteiligung reden?

Vorsitzender: Ja, dann machen Sie das auch.

Herr Maass: Na ja, Bürgerbeteiligung findet nicht im luftleeren Raum statt, Herr Vorsitzender. Ich bin in die Verkehrsgruppe gegangen und die Verkehrsgruppe startete mit 25 bis 30 Teilnehmern. Und am Ende endete diese Gruppe mit zwei bis fünf Teilnehmern, so steht es in den Unterlagen. Und Kenner sagen, diese Zahl ist übertrieben. Wie konnte das passieren?

Nun, die Gruppe unterhielt sich zunächst über Radverkehr und noch einmal Radverkehr und noch einmal Radverkehr und noch einmal Radverkehr und als die Gruppe dann auf ungefähr zehn Mitglieder geschrumpft war, ich bin erst später dazugekommen, habe ich dann vorgeschlagen, dass man sich vielleicht auch einmal mit den großen Infrastrukturprojekten beschäftigt, mit der Hafenuferspange zum Beispiel. Und dann habe ich den Vorschlag gemacht, dort ein entsprechendes Impulsreferat zu halten. Das wurde dann beschlossen. Dann habe ich mich zu Hause hingeworfen, habe es geschrieben und als ich es halten wollte zu Beginn der Sitzung, trat der Vertreter von „Zukunft Elbinsel“ auf und wollte mir das Halten dieses Vortrags verwehren. Dem haben sich dann im Laufe der Zeit, wir haben dann ein bisschen darüber diskutiert, noch weitere Mitglieder der Gruppe angeschlossen. Und als sich dann ungefähr drei bis vier Menschen gegen den Vortrag ausgesprochen hatten, darunter die Moderation, hatte ich dann die Lust verloren und habe meine Sachen gepackt, weil ich unter solchen Bedingungen und in so einer Atmosphäre keine Bürgerbeteiligung machen möchte. Und ich glaube, dass das auch anderen Menschen so gehen würde.

Und weil ich in diesem Vorgehen ... Ach so, interessant vielleicht noch die Begründung. Die Begründung war, das Thema Hafenuerspanne wird bereits vom Verein „Zukunft Elbinsel“ bearbeitet und befindet sich dort in guten Händen. Das ist für mich keine Bürgerbeteiligung, wenn ein Bürger sich nicht beteiligen kann, weil irgendjemand anders auch eine Meinung dazu hat. Und ich habe darin einen schweren Verfahrensfehler gesehen und ich habe deshalb die Verfahrensleitung über diesen Vorfall informiert und auch die anderen Mitglieder in der Gruppe. Und die Verfahrensleitung war offenbar der Meinung, dass das für Wilhelmsburger Verhältnisse völlig okay ist. Es ist nichts passiert. Aber ich denke, kein normaler Mensch wird sich freiwillig solchen Strukturen aussetzen, einer solchen Behandlung, und das ist der Grund, weswegen viele Wilhelmsburger diesen Bürgerbeteiligungsverfahren fernbleiben.

Ich möchte echte Bürgerbeteiligung, ich möchte gemeinsam und in offener Atmosphäre mit anderen Menschen aus dem Stadtteil kreative Lösungen erarbeiten, zum Beispiel zum Thema U-Bahn, Hafenuerspanne und zu Details der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße. Bürgerbeteiligung ist für mich nicht, wenn einzelne Gruppen, zum Beispiel Sportler, Kleingärtner, Hafenuirtschaft, ihre Forderungen aufstellen, ihre Maximalforderungen, sondern wenn wir uns alle zusammensetzen, um tragfähige Kompromisse zwischen den unterschiedlichen Interessen zu erarbeiten. Das aber ist zurzeit nicht möglich und das stört mich. Und wenn Sie echte, richtige, vernünftige Bürgerbeteiligung haben wollen, bei der am Ende auch etwas rauskommt, dann müssen Sie in den entsprechenden Beteiligungsgremien für Gedankenfreiheit garantieren. Danke sehr.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Maass. Als Nächstes habe ich als Wortmeldung vorliegen Sabine Unbehau.

Frau Unbehau: Ja, vielen Dank. Ich habe zu drei verschiedenen Themen eine Kleinigkeit. Ich würde mit den Mitwirkungsprozessen anfangen wollen. Ich muss mich zuerst einmal Lutz Cassel da vollständig anschließen in Bezug auf das Zukunftsbild 2013 +, ein Verfahren, das einfach hinterher definitiv für gescheitert erklärt werden musste. Es hat einmal mit, ich weiß nicht, über 200 Leuten aus der Bevölkerung angefangen, im Abschlussworkshop waren, glaube ich, noch 20 da. So etwas kann man nicht als erfolgreiche Bürgerbeteiligung darstellen und als Ergebnis aus so einem Prozess weiterzuverwenden und jetzt ins Rahmenkonzept als Basis einfließen zu lassen, halte ich für hochgradig fahrlässig.

Umso bemerkenswerter war es für mich, dass der Perspektivenprozess wiederum mit extrem vielen Menschen angefangen hat, die sich sehr, sehr stark in den einzelnen Gruppen dann auch engagiert haben. Im Rahmenkonzept wird kritisiert, dass der Abschlussbericht nicht aus einem Guss gewesen ist, dass eine finale Meinungsbildung und Kompromisse nur bedingt erreicht seien. Ich frage Sie, wie soll so etwas gehen? Es ist ein Prozess gewesen, der lief über vier Monate, wo die Gruppen tatsächlich tagen konnten. Mag dem einen oder anderen unglaubwürdig erscheinen, aber auch in Wilhelmsburg gibt es Leute, die Vollzeit arbeiten, die diese ganze Arbeit in ihrer Freizeit erledigen. In vier Monaten Ergebnisse zu erarbeiten, dann die Gruppen noch zusammenzuführen und die Einzelergebnisse miteinander abzustimmen, dieser Zeitraum ist nicht zu schaffen. Es wäre jetzt an der Zeit, sich gemeinsam hinzusetzen und zu sagen, jetzt sortieren wir und dann bauen wir ein

Programm darauf auf. Der Zeitplan ist viel zu knapp gefasst gewesen. So kann man nicht arbeiten. Meine Meinung zu dem Thema.

Vorsitzender: Frau Unbehaun, Sie haben noch hier Kapitel 4 und 5 angekreuzt, wollen Sie dazu auch gleich Stellung nehmen?

Frau Unbehaun: Wenn es passt, würde ich es direkt im Anschluss machen. Genau, dann würde ich jetzt mit dem Klimaschutz kurz weitermachen wollen, IBA Hamburg hat da schon einiges zu gesagt, hat sich aber überwiegend bezogen auf die Art, klimaförderlich zu bauen beziehungsweise auf energiesparend zu bauen. Ich habe einen weiteren Klimabericht gelesen von der Organisation Klimmzug, die sich sehr viel weitgehender damit befasst haben, die ausgewertet haben, wie sieht es zurzeit mit beispielsweise der Ventilation im Stadtteil aus, wie sieht es mit der Wärmeentwicklung aus. Sie haben festgestellt, im Hafen gibt es bereits eine gesundheitsschädliche Überwärmung, die auch dem Wohnbereich des Stadtteils droht.

Empfehlung war, bei Neubauten darauf zu achten, eine größtmögliche Ventilation zu schaffen, eine lockere Bebauung, eher einmal ein Stockwerk höher. Hier höre ich immer nur, Nachverdichtung, Nachverdichtung, Nachverdichtung. Die Schaubilder aus dem Senatspapier zeigen auch im Bereich der Grünachse von Wilhelmsburg, dass die Kleingärten deutlich gemindert werden, dass die Grünachse schmaler wird, auch da die Ventilation verhindert wird letztlich. Und letztlich wird es so werden, wenn es so weitergeht, dass Wilhelmsburg nicht mehr bewohnbar sein wird, weil es überwärmt ist. Wir können nicht tolle Klimahäuser bauen und gleichzeitig uns mit dem Zuknallen von Wilhelmsburg alles wieder kaputt machen. Zudem fehlt mir ein Ausgleich zu dem, was uns über Moorburg erwartet, aber gut, das ist, denke ich, ein anderes Thema.

Als Letztes würde ich ganz gern noch einmal ganz kurz auf den Veringkanal eingehen. Ziel laut Entwurf war es, neue Konflikte zu vermeiden, die Industrie zu schützen und Geruchsemissionen durch eine bestimmte Firma durch technische Maßnahmen verringern, um Konflikte zu verringern. Sorry, aber das ist ein Hohn. Ich selbst wohne direkt neben dieser Fabrik. Es ist tageweise dieses Viertel nicht bewohnbar, weil es dermaßen stinkt. Diese technischen Maßnahmen versucht man seit ungefähr zehn Jahren dort einzuführen. Wenn sie seit zehn Jahren nicht gegriffen haben, frage ich mich, wie sollen sie in der kommenden Zeit greifen? Tolle Neubauprojekte haben für mich keine Zukunft, wenn dieses Viertel eben weiter so riecht, wie es riecht.

Auch die kulturelle Nutzung rund um den Veringkanal stelle ich ganz, ganz stark infrage in der aktuellen Situation, denn kulturelle Nutzung bedeutet auch, dass Leute aus anderen Stadtteilen herkommen, um diese Kultureinrichtungen zu nutzen. Wer aber nicht dort wohnt, ist auch mit einem Untergrundgestank, der immer da ist, nicht vertraut. Und ich merke selber häufig, dass ich von Besuch angesprochen werde, so, wie kannst du hier wohnen, es stinkt dermaßen. Ich rieche es nicht mehr, aber für kulturelle Nutzung dort und, wie gesagt, das Anziehen von Besuchern, ist die aktuelle Situation nicht tragbar. Und ich sehe über technische Lösungen keine Zukunft dort. Vielen Dank.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Frau Unbehaun. Herr Professor Läßle, jetzt sind Sie wieder dran. Wir haben jetzt das Kapitel 4 zu fassen.

Herr Dr. Läßle: Ja, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, vor etlichen Jahren hatte die IBA ein Plakat: „Was kann Wilhelmsburg für Eppendorf tun“. Und die Leute lachten, obwohl dahinter ein tiefer Ernst steckt. Die Tatsache, dass Wilhelmsburg die zentrale Ankunftsstätte oder der Ankunftsstadtteil Hamburgs ist, wir haben gesehen die Bilder, die gezeigt worden sind, was passiert, wenn ein Stadtteil nicht die Unterstützung der Stadt hat für diese Aufgaben. Und ich wohne ja jetzt seit einigen Monaten auf der Insel und ich habe größte Bewunderung, wie die Wilhelmsburger Bevölkerung nicht nur bereit ist, die Flüchtlinge aufzunehmen und sich auf die Wanderarbeiter einzustellen, sondern diskutiert und aktiv wird, wie man eine Empfangsstruktur organisiert. Nur, da ist ganz entscheidend und das ist wirklich ein Appell an Sie, wenn Sie von der Stadt her diesen Stadtteil nicht qualifizieren, diese Aufgaben zu übernehmen, dann kann irgendwann auch diese Herausforderung überstrapaziert werden. Das kennen wir aus der Vergangenheit und ich appelliere hier sehr noch einmal an Sie, dieses Problem im Auge zu behalten.

Eine der wichtigen Aufgaben, die die IBA dann entwickelt hat neben der Frage der Verbesserung der Wohnsituation und der Bildungssituation, war natürlich ein ganz entscheidender Aspekt, die Frage des Arbeitens. Und da war klar, dass die IBA in diesem kurzen Zeitraum hier nur erste Ansätze formulieren konnte. Wenn ich aber sehe, wie mit diesen Qualitätsvereinbarungen und den Grundsatzpapieren heute umgegangen wird, das finde ich absolut inakzeptabel. Dass bei der Frage beispielsweise der Pflege des Inselparkes, wo konkrete Vorstellungen waren, wie man Jugendliche aus dem Stadtteil einbinden kann, verbinden mit Qualifizierungsmaßnahmen, das einfach auf die Seite gewischt wird. Wenn ich sehe, wie Projekte wie „KostümGut“ und „NähGut“ eingestellt werden müssen, weil von der Sozialbehörde gesagt wird, die Förderung von Arbeitslosen ist prinzipiell das Individuum, wir fördern nicht irgendwelche Projekte, das ist unbegreiflich, wie man mit den Erfahrungen der IBA und dem Problem, der Problemkonstellation, die wir auf der Elbinsel haben, so umgehen kann. Es ist doch völlig klar, wenn es uns nicht gelingt, die Potenziale, die da sind, dass Cross-over-Projekte sind, wo man versucht, Stadtteilentwicklung, Qualifizierung, Beschäftigungsentwicklung und Lokalökonomie zu bündeln und damit gerade das, was gewünscht wird, den Übergang vom zweiten in den ersten Arbeitsmarkt zu ermöglichen, dass man das einfach auf die Seite wischt mit der Begründung, wir fördern nur einzelne Personen.

Also hier, und das steht auch im Rahmenkonzept übrigens drin als Grundprämisse, das finde ich absolut inakzeptabel, wo deutlich wird, wie wenig man bereit ist, von den grundsätzlichen Experimenten und Lernerfahrungen und mühsam aufgebauten Ansätzen im Rahmen der IBA zu lernen und diese zu kontinuieren. Und ich denke, es wird viel geredet über Verkehr und über Wohnen, was ich völlig richtig finde, ich will auch noch gleich etwas zum Verkehr sagen, aber wir dürfen nicht vergessen, das ist ein Stadtteil der Arbeit, der einen großen Teil seiner Arbeit verloren hat. Und wir müssen hier wieder eine neue Arbeitskultur aufbauen. Und wir müssen für die Flüchtlinge, die auf die Insel kommen, eine Perspektive bieten in den Schulen, aber auch eine Integrationsform in den Arbeitsmarkt, wo genau die Ansätze, die formuliert worden sind, hier von entscheidender Bedeutung wären.

Gut, die Zeit ist knapp und kurz. Verkehr. Hier wurde vieles schon gesagt. Ich will noch einmal aufgreifen, natürlich, ein neuralgischer Punkt ist in der Tat die grundsätzliche Frage, was passiert nach der Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße. Führt es tatsächlich zu einer Entlastung dieser Wilhelmsburger Mitte und eröffnet damit die Perspektive, ein urbanes Zentrum aufzubauen. Und Herr Walter, ich bin nicht damit zufrieden, wenn gesagt wird, da ändert sich im Grundsatz nichts. Es muss sich etwas ändern, es muss weniger Verkehr sein. Und es gibt inzwischen auch, das möchte ich auch noch einmal sagen, es gibt inzwischen eine Initiative, es gab einen Brief einer Gruppe, die nennt sich „Initiative neue Mitte Wilhelmsburg“, an den Bürgermeister, wo unterschrieben worden ist von mehreren Investoren, von einer Bank, von verschiedenen Geschäftsleuten aus der Wilhelmsburger Mitte, von einer ganzen Reihe von Bewohnern, die sagen, wir fühlen uns an der Nase herumgeführt, einmal banal formuliert. Wir gingen von der Prämisse aus, dass die Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße der Einstieg ist in eine urbane Mitte. Und was mit der Neuenfelder Straße passiert ist, ist nicht, dass man ein Stück Standraum geschaffen hat, sondern man hat eine neue Trasse mit einer neuen Trendwirkung geschaffen.

Und wenn jetzt der Anschluss in der Rotenhäuser Straße läuft, dann sagen Sie, niemand redet von vierspurig, die DEGES, die im Augenblick die Planungen macht für den Anschluss, hat ganz klar im Interview im „Hamburger Abendblatt“ gesagt, wir bauen die Anschlussstelle vierspurig aus. Und im Rahmenkonzept steht ganz klar, Ausbau einer Hauptverkehrsstraße, einer äußeren Haupterschließung. Dann, wenn die beiden Aspekte zusammen, kann mich dann nicht beruhigen, wenn gesagt wird, es wird gar nicht ausgebaut vierspurig. Das ist ein Einstieg in eine Verkehrsentwicklung, die nicht mehr zu bremsen ist und die meines Erachtens die weitere Entwicklung der Wilhelmsburger Mitte gefährdet.

Und die besagte Initiative hat auch dazu ganz klare Forderungen aufgestellt, ganz klar, keinen Ausbau der Dratelnstraße und keinen Ringschluss der Rubbertstraße hin zur Harburger Chaussee, was auch schon genannt worden ist von Herrn Sauer. Entsprechend dem Masterplan Straßenverkehr von der HPA ein Durchfahrtsverbot für Lkws mit einer Last mehr als 7,5 Tonnen, ausgenommen die lokalen Verkehre, und gleichzeitig verkehrsberuhigende und verkehrsentleunigende Maßnahmen mit Tempo 30 auf der Neuenfelder Straße, auf der Mengestraße und der Georg-Wilhelm-Straße wie überhaupt in den innerstädtischen Straßen Wilhelmsburgs.

Ich denke, dass Sie sich klar machen müssen, über Jahrzehnte ist es nicht gelungen, Investoren nach Wilhelmsburg zu bekommen. Es war meiner Ansicht nach eine der großartigen Leistungen der IBA, dass es gelungen ist, Leute zu überzeugen, dass Wilhelmsburg, die Veddel und der Harburger Binnenhafen eine Zukunft haben und dass nicht nur städtische Investitionsstopps stattfinden werden, sondern dass auch private Investoren sich engagieren. Nur, wenn Sie eine derartige Konzeption der Verkehrspolitik machen, dann sehe ich schwarz. Dann gefährden Sie genau diesen Ansatz, der gemacht worden ist. Und bitte nehmen Sie das sehr ernst. Das sind nicht irgendwelche Menschen, die hier unterschrieben haben, die nun ... quasi Wutbürger oder sonst etwas, nein, das sind Leute, die sich ernsthaft engagiert haben, zum Teil entsprechend ihren Verhältnissen auch mit viel finanziellem Einsatz, in dem Glauben, in der Hoffnung, dass Wilhelmsburg, die Elbinsel, Veddel und der Harburger Binnenhafen eine Zukunft haben. Wenn Sie das auf diese Weise gefährden, dann gefährden Sie den Sprung über die Elbe.

(Beifall)

Vorsitzender: So, meine Damen und Herren. Ich habe ja Verständnis dafür, dass Sie sich hier nach dieser langen Zeit ein bisschen bewegen wollen und auch Ihre Hände benutzen, aber unterlassen Sie das bitte.

Als nächste Wortmeldung habe ich dann eine Wortmeldung von Astrid Christen. Frau Christen musste schon gehen. Sie hat mir allerdings hier einen Zettel hinterlassen und ihr Anliegen da kurz vorgestellt. Ich verlese das jetzt.

Frau Christen (verlesen vom Vorsitzenden): Erstens: Für dauerhaft zügige Umsetzung muss die Verwaltung personell gestärkt werden, Frau Senatorin.

Vorsitzender: Ist doch ein guter Einsatz.

Frau Christen (verlesen vom Vorsitzenden): 2a: Sichere Querung der Norderelbe zum Beispiel durch Nutzung der Busspur für Alltagsradler. Und 2b: Radweg verbessern am Alten Zoll beim Spreehafen und an der Straßenquerung zur ...

Vorsitzender: Das kann ich jetzt hier schlecht lesen. Können Sie das lesen, Herr Kienscherf? Irgendeine Brücke. Aber das werden wir nachher noch entziffern. Gut, das war die Wortmeldung von Frau Christen. Nächste Wortmeldung habe ich von Andreas Schwarz zum Kapitel 4. Herr Schwarz? Hatten wir das nicht schon abgearbeitet vorhin?

(Zwischenruf: Nein, hatten wir noch nicht.)

Okay.

Herr Schwarz: Ja, es handelt sich jetzt hier eigentlich nur um eine Art von Anregung, die ich geben wollte, und zwar weil wir ja hier den Konflikt sozusagen betrachten, inwieweit sich Gewerbe oder Industriegewerbe sich mit Wohnbereichen und Anwohnern sinnvoll verbinden könnte. Wir haben jetzt das Thema Klimaschutz und nach meiner Kenntnis gibt es im Bereich des Klimaschutzkonzepts „Erneuerbares Wilhelmsburg“ und ebenso im Zusammenhang mit dem Pilotkonzept „CO2-neutrale Elbinseln“ und mit den Aussagen von der HPA sich mittel- und langfristig zur Erreichung der von der Hansestadt formulierten Klimaschutzziele einzusetzen und eine systematische und zielorientierte Aufbereitung zu gewährleisten.

Worauf ich hin möchte, ist, dass die Tatsache, dass wir hier ja in Wilhelmsburg die Aussicht haben, bis 2015 die Hälfte des Strombedarfs aller Gebäude über Erneuerbare Energien und bis 2025 möglicherweise sogar den gesamten Strombedarf der Gebäude vor Ort produziert zu bekommen. Meine Anregung wäre an die Hamburg Port Authority, sich quasi im Rahmen ihrer smartPORT energy dem Standort für Windenergie, Eignung und Ausbau, insofern etwas zu beeilen, dass nämlich die Möglichkeit besteht, durch unabhängige Energieversorgung, also Erzeugung und unabhängige Versorgung des Energiebedarfs im Hafen, dass sich daraus möglicherweise auch eine zusätzliche Abfuhr oder eine Weitergabe an Wilhelmsburg, an die Anwohner und Haushalte ermöglicht. Also, das wäre mein Vorschlag oder mein Wunsch, dass sich auf dieser quasi Energiekonzeptebene

möglicherweise ein sinnvoller Zusammenhang ergibt aus wirtschaftlicher Energieerzeugung und wirtschaftlichem, vielleicht auch wirtschaftlichem Leben bei den Anwohnern in Wilhelmsburg.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Schwarz. Als nächste Wortmeldung habe ich Herrn Gerhard Bolten.

Herr Bolten: Ja, mein Name ist Gerhard Bolten. Ich bin auch Mitglied in Elbinsel e. V. und beschäftige mich seit Langem, obwohl nördlich der Elbe wohnend, mit Wilhelmsburg.

Es ist vorhin schon angesprochen worden, der Konflikt oder die Veränderung der Zielsetzung der IBA, dass im Anfang eben ein ganz großes Augenmerk auf die Randbereiche und auf den Bezug zum Wasser gelegt wurde und ich möchte an Sie appellieren, diesen Bezug zum Wasser nach außen hin weiterhin im Auge zu behalten, ob da jetzt die Hafengrenze ist oder nicht. Der Umstand, dass es Bereiche gibt, in denen unterschiedliche Nutzungen, gewerbliche Nutzungen, industrielle Nutzungen und Wohnen ganz dicht beieinander liegen, schafft Konflikte, ist aber im Grunde genommen auch immer ein ganz großes Potenzial an städtebaulichen Chancen. Darüber hinaus zeichnet sich Hamburg erstaunlicherweise dadurch aus, dass es dieses optische Nebeneinander von Industrie und Wohnen auf ganz ungewöhnliche Art und Weise gibt. Und das ist eines der Merkmale dieser Stadt und eine der ganz besonderen Reize. Und diesen Punkt sollte man auch in diesem Bereich weiter ausbauen.

Das Zweite ist, mich wundert sehr, wie der HVV ... Heißt der noch so?

(Zwischenruf: Ja.)

... wie der HVV mit Wilhelmsburg umgeht und dass der Öffentliche Nahverkehr fast keine Rolle zu spielen scheint. Es ist eigentlich unter Städtebauern Allgemeingut, das man erst eine solche Infrastruktur plant und baut und dann Wohnnutzungen und gewerbliche Nutzungen und Ähnliches einrichtet. Und hier soll anscheinend umgekehrt verfahren werden. Und wenn ich mir beispielsweise ein Gebiet angucke wie die Spreeterrassen, dann frage ich mich, ist das nicht ein Gebiet, durch das die U-Bahn später einmal durchgehen muss oder wird. Und da kann man doch nicht also die HVV-Planung außen vor lassen. Und was die U4 betrifft, da wissen Sie ja vielleicht, dass die U4 in der Hamburger Innenstadt schon vier Kilometer ohne Haltestelle fährt. Dann wird sie auch vier Kilometer über die Elbe fahren können, um dann in Wilhelmsburg zu landen. Für Wilhelmsburg ist das ganz, ganz dringend erforderlich, dass es eine bessere Verbindung mit der Stadt Hamburg über den ÖPNV gibt.

Und ein letztes Wort, das ist rein stadtgestalterisch, aber meines Erachtens auch für das Image wichtig. Ich habe vorhin schon gesagt, dass das Gucken auf Industrie, dass das Gucken auf gewerbliche Flächen nicht schlecht sein muss. Allerdings ist es dann schlecht, wenn es so gestaltet ist wie nördlich des Spreehafens, und mein Appell wäre, ich weiß, das ist sehr schwierig, Herr Walter, aber mein Appell wäre, dass die Stadtplanung versucht, stärkeren Einfluss auf die Gestaltung gewerblicher Flächen in solchen Randbereichen zu nehmen. Was man da zurzeit sieht, wenn man nach Norden guckt, ist eine Schande, und es könnte sehr schön sein.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Bolten. Bleiben Sie noch einen Augenblick da. Frau Sudmann hat da eine Nachfrage.

Abg. Heike Sudmann: Vielen Dank. Herr Bolten, da Sie ja Experte sind, können Sie denn mit Beispielen aufwarten, wo ist das, was Sie sich zum Beispiel wünschen für das nördliche Spreeufer, wo man das sehen kann, damit auch wir und auch vielleicht die Verwaltung Anregung bekommt?

Herr Bolten: Wo Industriegestaltung gut aussieht oder gewerblich ... Ja, der ganze Hamburger Hafen sieht gut aus. Nun kann man da nicht Kräne künstlich bauen, aber grundsätzlich kann man immer Gewerbe und Industrie gut gestalten und man kann es schlecht gestalten. Das würde zu weit führen. Aber wenn Sie sich Städte aus dem 19. Jahrhundert angucken, beispielsweise Wuppertal, da gibt es zumindest rein optisch ein völlig zwangloses und gutes Nebeneinander. Und wenn Sie sich in Hamburg diese ganzen Umwandlungen von alter Industriekultur in Hotels oder in Kultureinrichtungen angucken, da sieht man, da ist gute Architektur gemacht worden, die sich stadtverträglich einfügt. Also, das könnte man auch heutzutage machen.

Vorsitzender: Herr Dr. Duwe. Herr Bolten, bleiben Sie noch einen Augenblick. Der Herr Dr. Duwe hat noch eine Frage.

Abg. Dr. Kurt Duwe: Sie haben gerade die U4 erwähnt und mir ist es auch aufgefallen, dass man auf die Planungen, die man ja immer wie einen (...) vor sich herträgt, nämlich dass die U4 zumindest bis Wilhelmsburg gehen soll, dass man die in den Planungen gar nicht sieht, sprich also noch nicht einmal die Flächen oder beziehungsweise die Trassen festhält. Wir wissen ja, das gibt einige andere U-Bahnlinien, wo die Flächen beziehungsweise diese Trassen ja planerisch festgelegt sind. Und wo sehen Sie, würden Sie sehen, wo diese U-Bahn, die ja eigentlich kommen soll, aus dem olympischen Dorf dann in Wilhelmsburg auftauchen sollte und welche Flächen ... Ich sag 'mal so: Wo, würden Sie sagen, wo die Haltestellen sein sollten? Mir ist es noch nicht ganz klar. Das kann nur unterirdisch sein. Trotzdem fällt mir nicht auf, wo es eigentlich dann sinnvoll wäre.

Herr Bolten: Also, das kann man nicht in fünf Minuten planen, aber das ist klar, dass sie nicht unmittelbar parallel zur S-Bahn laufen muss, sondern dass sie in den Westen hinein ins Fährhausviertel gehen muss. Es ist auch klar, und das auch noch einmal ganz deutlich, die darf nicht in Wilhelmsburg enden, sondern die muss nach Harburg weitergehen. So, und ob das jetzt oberirdisch, unterirdisch oder sonst wie gemacht wird, das sind also Detaildinge, die muss man hinterher besprechen. Ich plädiere für eher oberirdisch, und wo die einzelnen Haltepunkte sitzen, das kann ich so nicht sagen. Es gab früher eine Straßenbahn. Ich glaube, die erfüllte die Anforderungen ganz gut.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Bolten. Als nächste Wortmeldung liegt mir vor eine von Liesel Amelingmeyer.

Frau Amelingmeyer: Ja, Amelingmeyer heiße ich. Vielen Dank, sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, sehr geehrte Frau Senatorin. Es ist so vieles schon gesagt worden und ich finde es auch nicht gut, jetzt Wiederholungen zu machen. Also, ich habe mich zum Punkt 4 gemeldet. Da geht es ja um Infrastruktur.

Da geht es um Beschäftigung, Bildung, aber auch um Geruchsemissionen, und vieles dazu ist gesagt worden. Ich habe mich heute gefragt, als ich hierher ging, was möchte ich Ihnen eigentlich sagen, was möchte ich Ihnen mit auf den Weg geben. Und ich möchte Ihnen mit auf den Weg geben, das Rahmenkonzept noch einmal zu überdenken mit den konkreten Hinweisen, die es heute insbesondere jetzt auch noch zu dem Punkt 4 geben wird, weil, ich finde, es ist nicht durchdacht. Es ist keine integrierte Planung. Die Planung des Beteiligungsprozesses Perspektiven war mehr als dürftig, zeitlich natürlich viel zu knapp, aber auch methodisch für mich sehr fragwürdig, auch in der Methode sozusagen. Ich verstehe Beteiligung immer so, dass man auch Konzepte entwickelt, dass man auch Hauptschwerpunkt ... Wir haben damals manchmal gelächelt über die Leuchtturmprojekte, Herr Walter, von Ihnen, aber der Perspektivenprozess hätte Leuchttürme gebraucht. Das heißt kraftvolle Punkte. Es wird unter anderem für den Bereich Bildung, das ist ja zu Punkt 4, gefordert, ein Bildungsbüro einzurichten. Aus meiner Sicht hat nach der IBA keine integrierte Planung mehr stattgefunden. Der innerbehördliche Dialog ist eingestellt worden. Die regionalen Bildungskonferenzen sind sich selbst überlassen worden. Und das einmal zu fokussieren, zu sagen, wir richten jetzt ein Bildungsbüro ein, so wie es ja auch Ergebnis der IBA war, und wie kann das im Einzelnen aussehen, wenn wir da mit, nichts ist davon zu sehen. Das tut mir sehr leid.

Was ich Ihnen auch noch auf den Weg geben möchte, ist, dass der Kinderbauernhof in Kirchdorf Süd gefährdet ist zum Thema lokale Ökonomien und Bildung und Beschäftigung, dass, wie Sie vielleicht wissen, auch die Kleiderkammer Wilhelmsburg ihre Pforten zumachen musste. Seit 2011 sind ungefähr 800 Arbeitsgelegenheiten gestrichen worden im Stadtteil. Man kann zu den Arbeitsgelegenheiten stehen, wie man will, aber sie sind ja mittlerweile auch Strukturelement geworden für manche Projekte. Und die einfach ersatzlos zu streichen für Projekte, die wirklich von Ehrenamtlichkeit sonst zeugen, das ist wirklich ein Armutszeugnis für den Stadtteil. Ich hoffe, dass Sie so vieles von heute mitnehmen und das ganze Rahmenkonzept wirklich noch einmal durchforsten und so einiges verändern. Vielen Dank.

Vorsitzender: Ja, danke schön. Als nächste Wortmeldung liegt mir vor eine von Svenja Thomé.

Frau Thomé: Ja, guten Abend.

Vorsitzender: Vielleicht nehmen Sie das Mikro ein bisschen runter. Geht das so?

Frau Thomé: Das geht. Hört man mich? Ich habe ein lautes Thema und habe mir, jetzt kommt das Bild, ich habe mir extra ein Dezibelmesser gekauft. Ich wohne sehr gerne in der Fährstraße oben am Reiherstieg-Hauptdeich, aber meinen Balkon kann ich nur sonntags nutzen, wenn die Straße kaum befahren ist. Tagsüber verursachen die Lkws 80 bis 90 Dezibel. Es ist nicht geeicht, das Gerät, aber na ja ... Übrigens haben ab 85 Dezibel Arbeitgeber Gehörschutz zur Verfügung zu stellen. Folglich müsste ich mit Gehörschutz auf dem Balkon sitzen, am besten noch eine Atemschutzmaske dazu. Selbst zum Telefonieren oder Fernsehen muss ich die Fenster schließen. Sonst verstehe ich kaum ein Wort. Ich wünsche mir dort wenigstens einen Blitzler, damit die 50 km/h eingehalten werden, denn bis zur Neuhöfer Straße bietet sich eine ideale Rennstrecke und Geschwindigkeitskontrollen finden dort nicht statt, weil ein Streifenwagen dort sofort auffällt.

Viele Tausende Menschen im Reiherstiegviertel sind ebenfalls von Lärm und Staubemission der Lkws betroffen, ebenso die Anwohner der Harburger Chaussee. Der Feldversuch dort mit Tempo 30 nachts bringt Entlastung, sagt eine Freundin von mir, die dort wohnt. Diese gesamte Strecke ist eine Containerstraße und gilt als eine der 40 lautesten Straßen in ganz Hamburg. Da wohnen auch viele Familien mit Kindern. Und dazwischen sollen nach den Plänen im Rahmenkonzept 400 Wohnungen im sogenannten Quartier Spreeterrassen entstehen. Statt die Straße zu beruhigen, soll das neue Quartier mit einem Gewerberiegel von Lärm und Staub abgeschirmt werden. Eine Planung für die Menschen, die da jetzt wohnen und demnächst wohnen sollen, stelle ich mir anders vor. Vielen Dank.

Vorsitzender: Ja, danke schön. Die nächste Wortmeldung, die mir vorliegt, ist von Michael Rothschuh.

Herr Rothschuh (vgl. Anlage 6): Ja, guten Tag. Ich wohne an der gleichen Straße, nur an einer anderen Ecke, an der Hafenrandstraße. Da ist es sehr ähnlich. Das Interessante ist, dass diese Straße, der ganze Ring, als ein Ring dargestellt wird in dem Rahmenplan, der sehr verträglich ist, wo es eigentlich niemanden stört, wenn da noch mehr Lkws kommen.

Ich möchte zwei Punkte benennen, zwei Punkte, auf die Sie als Ausschuss und als Behörde tatsächlich Einfluss haben. Das eine ist noch einmal ganz kurz diese Erinnerung an das, was Frau Arp dargestellt hat über die Situation der Bulgaren in Wilhelmsburg. Ich erlebe das auch so. Die schlafen direkt vor meiner Haustür ein auf einer Pappe, weil sie keinen Schlaf gefunden haben, oder ich sehe sie in Zelten. Ich sehe sie unter Brücken oder ich sehe sie, dass sie sich waschen müssen im Ernst-August-Kanal.

Nun gab es eine wunderbare Überschrift, über die wir uns alle gefreut hatten. Das war im Hamburger Abendblatt. Da stand drin, Frau Hendricks, die Bundesbauministerin, also die Kollegin von Frau Blankau auf der Bundesebene, hat zugesagt, dass für Wilhelmsburg – es stand explizit drin: Wilhelmsburg – Mittel zur Verfügung gestellt werden, weil das ein Ort ist, in dem sehr viele Migrant\*innen leben aus den osteuropäischen Ländern. Von der Stadt wurde dann gesagt, als man nachfragte – ich habe das nicht persönlich gemacht, sondern über eine Ecke nur –, ja warum ist das Geld hier nicht in Wilhelmsburg angekommen. Das hätte zwei Gründe. Der eine Grund wäre, Wilhelmsburg gehöre nicht zum Programm „Soziale Stadt“. Ich habe noch einmal im Koalitionsvertrag nachgesehen, der damals ja die Grundlage war für Frau Hendricks. Da stand drin, Soziale Stadt und andere Gebiete, also ausdrücklich, dass das Soziale-Stadt-Programm erweitert werden soll auf andere Gebiete, die davon betroffen sind. Und der zweite Grund war der, Hamburg wolle keine Kofinanzierung zahlen, die es zahlen müsste, weil, das müsste die Stadtentwicklungsbehörde zahlen und die Stadtentwicklungsbehörde hätte kein Geld.

Was wir konkret zum Beispiel brauchen, ist etwas ganz Einfaches. Wir brauchen einen Ort, wo Menschen, die keinen Ort haben, wo sie schlafen können, keinen Ort haben vor allem, wo sie sich duschen können oder wo sie zur Toilette gehen können, dass sie so etwas können. Wir haben mit einigen Leuten, die auch zusammen mit der ... und Leben und anderen und dem Konsul Veranstaltungen gemacht haben mit

den bulgarischen Bewohnern, haben wir überlegt, inwieweit eine Tagesstätte in irgendeiner Form zum Beispiel in dem alten Zollgebäude möglich wäre. Ich denke, in diese Richtung müssten wir weiterdenken. Das ist ein ganz konkreter Punkt. Den bitte ich Sie, noch einmal zu bearbeiten.

Ein anderer Punkt ist schon ansatzweise genannt worden. Er ist schon zweimal erwähnt worden, allerdings nicht von den Behörden und auch nicht von der IBA und auch nicht von Herrn Walter und er kommt auch im Programm nicht vor, jedenfalls nicht als wirklicher Programmpunkt, das ist in der Tat die U-Bahn 4. Kannst du denen das jetzt einmal heranwerfen? Ach so, du kannst nicht die ganze ... Okay, gut.

Der erste Punkt, den hat Herr Bolten auch schon mit genannt. Bei der HafenCity war es so gewesen, dass, bevor die HafenCity wirklich gebaut wurde, hat man den schienengebundenen Verkehr und ÖPNV zusammen gedacht und zusammen geplant. Das war notwendig und es ist notwendig, einmal weil das viel billiger ist als eine nachträgliche Bahnplanung. Zweitens: Es führt zu einem größeren Einvernehmen mit der Bevölkerung. Und drittens: Es macht die neuen Wohngebiete attraktiv für Investoren und Bewohner. Deshalb ist es falsch, so vorzugehen, wie der Senat es schreibt, nämlich abzuwarten, wie viele Menschen noch nach Wilhelmsburg zusätzlich kommen, bevor man eine U-Bahn überhaupt plant. Der Bedarf besteht überdies auch, weil die jetzige S-Bahn auch aus Harburg, Buxtehude und überall – und überall wird dort gebaut – hoch belastet ist und ihre Kapazität ... Ja, ich kriege das nicht anders an. Mache ich einen Fehler?

(Zwischenrufe)

So, ist es jetzt besser? Ich wollte nämlich auch nicht schreien eigentlich. Deshalb ist es falsch, wie der Senat es schreibt, abzuwarten, wie viele Menschen nach Wilhelmsburg kommen und dann einmal zu überlegen, ob man eine U-Bahn baut. Der Bedarf besteht auch deshalb, weil ja der Verkehr aus dem Süden kommt. Der kommt aus Buxtehude und so weiter und überall wird gebaut. Und auch jetzt würden erheblich mehr Menschen die S-Bahn benutzen, wenn sie erträglich wäre. Ich kann zum Beispiel feststellen, dass Menschen in meinem hohen Alter dort kaum mit der S-Bahn fahren. Ich bin es gewohnt, seitdem ich vier Jahre alt bin, mit der S-Bahn und so zu fahren. Ich kann auch im Gedränge zurechtkommen noch, aber viele können das nicht. Das heißt, die weichen aus aufs Auto, und wenn wir eine bessere S-Bahn hätten, wäre das besser, wäre es also auch die Möglichkeit für den Süden, mehr Menschen aufzunehmen. Deshalb geht es nicht alleine nur um die Frage, ob die S-Bahn nicht nur von morgens und mittags und abends überfüllt ist, sondern ob sie auch vielleicht noch eine Stunde dazwischen hat, wo man noch sitzen könnte. Also, erster Punkt: Wir müssen schienengebundenen ÖPNV und Stadtteilentwicklung zusammen planen, zusammen denken. Das ist bisher nicht geschehen und das muss sich grundsätzlich ändern, und zwar ab jetzt, weil wir jetzt noch eine Chance haben. Das hängt mit dem Zweiten zusammen.

Die U-Bahn 4, das ist mein Vorschlag und der knüpft an an Vorschläge von anderen, soll oberirdisch, und zwar als Stadtbahn weitergeführt werden. Der Hochbahn-Chef Elste hatte schon 2009 eine U-Bahn sehr konkret vorgeschlagen. Er hatte damals gesagt, die könnte man bis 2013 nach Wilhelmsburg bauen, die als Stadtbahn weiterfahren kann. Dazu brauche man nicht viel mehr als den Aufbau von Stromabnehmern auf die U-Bahn-Züge. Solche U-Bahnen gibt es ja in Hannover.

Solche U-Bahnen gibt es in Frankfurt. Ich habe sie in Brüssel gesehen und an vielen anderen Orten auch. Die Handelskammer nimmt jetzt in diesem Jahr diesen Vorschlag auf mit dem Begriff der Metrobahn, ein bisschen unglücklicher Begriff, aber er meint genau dasselbe. Es werden genau die Bilder gezeigt, die damals von Herrn Elste gezeigt wurden. Solche U-Bahnen, die zugleich Stadtbahnen sind, sind kostengünstiger im Bau. Sie haben dichtere Haltestellenabstände und sind von Wohnungen und Betrieben erheblich schneller zu erreichen als eine U-Bahn tief unter der Erde. Sie merken es im Moment bei der HafenCity, dass viele Leute sagen, wir wollen da wieder eine Busverbindung haben, weil es ihnen zu mühsam ist, eigentlich nach unten zu klettern, dann mit der U-Bahn zu fahren und an einem Ort zu sein, wo sie zu Fuß genauso schnell wären.

Die Weiterführung der U-Bahn 4 als Stadtbahn könnte in Wilhelmsburg nicht nur die neuen Wohngebiete und Betriebe entlang der Mittelachse erschließen, sondern auch bestehende versorgen. Sie ermöglicht vor allem ein gutes autoarmes Wohnen und das ist gut für die Hamburger Luft und das ist auch gut für die Menschen, die sich nämlich in Wilhelmsburg sehr häufig kein Auto leisten können und zum Glück auch nicht wollen. Also, wir brauchten – das hatten wir bei der IBA leider nicht – irgendwo autoarmes Wohnen. Deshalb kommen ja diese Verkehrsprobleme jetzt, die neuen, auch zusätzlich noch. Wir brauchen ein autoarmes Wohnen und dafür brauchen wir von vornherein eine Entwicklung an einer U-Bahnachse. Und dafür gibt es auch eine Trasse. Eine U-Bahn-Stadtbahn sollte die Trasse der jetzigen Reichsstraße nutzen, falls diese verlegt wird.

Die Beseitigung der jetzigen Trasse sollte nach den Planungen mit den erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen 20 Millionen Euro kosten. Das müsste Hamburg zahlen. Das ist einmal etwas, was nicht andere zahlen. In Herrn Walters Entwurf noch vom letzten Jahr 2013, den Sie am Anfang dieses Jahres 2014 vorgestellt haben, zum Zukunftsbild „Elbinsel Wilhelmsburg 2013“ war noch als eine Variante vorgesehen, und nach meinem Eindruck und nach den zwei Vorträgen, die ich von Ihnen gehört habe, haben Sie diese auch favorisiert, dass die Trasse und der Damm der jetzigen Wilhelmsburger Reichsstraße bestehen bleiben. Zitat: „Der Damm stellt zwar besonders mit der heutigen Straßennutzung eine gewisse Barriere dar. Zusammen bilden Baumbestand und Wald jedoch auch ein identitätsstiftendes Merkmal Wilhelmsburg und ein räumliches Rückgrat der Parkanlage. Für eine U-Bahn als Stadtbahn bietet die jetzige Trasse hervorragende Bedingungen. Sie führt eine Stadtbahn kreuzungsfrei durch die ganze Insel. Sie ist im öffentlichen Besitz und sie ist die zentrale wahrnehmbare Achse für eine Stadtentwicklung.“ Und ich habe einmal probeweise sozusagen auch Haltestellen da in der Tat aufgeschrieben. Das wäre Vogelhüttendeich für den nördlichen Bereich, dann die Rotenhäuser Straße. Das wäre auch für den Gewerbebereich ja auf der einen Seite und für die Wohnbebauung auf der anderen Seite und auch für das Reiherstiegviertel. U-Bahn Rathaus, das ist die ganze Mitte, sozusagen auch einschließlich aber auch der Mengestraße. U-Bahn Brackstraße würde auch beide Seiten verbinden. Und U-Bahn Hauland. Das ist natürlich ein provisorischer Plan. Ich sage nicht, das muss man jetzt genau so machen, aber ich glaube, dass wir auf diese Trasse Wilhelmsburger Reichsstraße nicht verzichten dürfen.

Es gibt noch einen zweiten Grund, weshalb wir darauf nicht verzichten dürfen. Das ist die Planung der Verkehrsbehörde, die sagt, dort soll eine Wähleroute entstehen. Aber langfristig, denke ich, ist das genau die Strecke, auf der man die U-Bahn bauen

kann, weil sie erreichbar ist, kostengünstig. Sie ist auch erreichbar ohne Widersprüche, weil Sie wirklich da bauen, wo Sie noch nicht Stadt geplant haben, und Sie könnten hier wirklich hervorragend ein Gebiet entwickeln von dieser Achse aus, von einer öffentlichen Verkehrsachse aus mit einer Stadtbahn, die eine hohe Qualität hat. Ich habe da oben – das sehen Sie sehr deutlich –, das ist die Hamburger U-Bahn auf der Strecke in Kronsberg bei der EXPO Hannover, die in Hannover steht. Also, die habe ich da hingestellt und dann habe ich sie da fotografiert mit ein bisschen Mühe.

Also, mein Vorschlag ist, dass die Trasse erhalten bleibt. Zweitens, dass wir über eine oberirdische Stadtbahn nachdenken als Verlängerung der U-Bahn. Dazu braucht man kein neues Depot, gar nichts. Das hat der Herr Elste sehr deutlich gemacht und das hat auch die Handelskammer deutlich gemacht. Und drittens, dass wir jetzt anfangen und damit nicht mehr warten.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Rothschuh. Nächste Wortmeldung ist von Sigrun Mast.

Herr Rothschuh: Entschuldigung, darf ich noch? Mein Wunsch wäre, dass die Zeichnungen auch mit in das Protokoll genommen werden. Also, ich kann das auch hier verteilen noch, das auch, aber es würde mich freuen.

Vorsitzender: Das klären wir gleich. Frau Mast, Sie haben das Wort.

Frau Mast (vgl. Anlage 7): Guten Tag, Herr Vorsitzender, und auch guten Abend vielmehr, es ist schon ein bisschen Zeit ins Land gegangen, an alle anderen. Ich habe noch ein bisschen etwas mitgebracht, um die Probleme, die ich ansprechen will, oder letztendlich die Sachlagen – reden wir nicht nur von Problemen, reden wir von Sachlagen – zu visualisieren. Ich wohne seit 2002 auf der Elbinsel, bin also kein Alt-Wilhelmsburger und habe mittlerweile zwei kleine Kinder im Alter von acht und zehn. Ich rede über die Themen Wohnen und Bildung.

Einmal zum Thema Wohnen eigentlich nur eine Anregung. Ich habe ein Gespräch gehabt mit einem alten Kollegen von mir, der sich überlegt hat, auf die Elbinsel zu ziehen. Ich weiß nicht, ob jemand von Ihnen schon einmal die Überlegung hatte, einfach einmal hinüberzuziehen, sich das einmal anzugucken, ob das nicht eine attraktive Wohnlage wäre für Sie oder auch für Verwandte, Bekannte von Ihnen. Dann hat er mich gefragt, wo kann ich denn attraktiv und ruhig wohnen. Tja, das ist nicht ganz so einfach. Wenn Sie sich überlegen, was hier für Verkehrsstraßen sind und wie die abgeschirmt sind, dann haben Sie auf jeden Fall auf der rechten Seite die Autobahn A1. Darüber haben wir heute noch gar nicht gesprochen. Da gibt es keine Lärmschutzwand. Da wird zwar seit Jahrzehnten darüber geredet, aber da passiert nichts. Also, es wäre ganz schön, wenn man so etwas wie die Wilhelmsburger Überdachung hätte, aber wir reden noch nicht einmal von einer Lärmschutzwand bisher. Da haben wir die geplante Hafenuferspange, die Wilhelmsburger Reichsstraße, die verlegte, und demnächst jetzt auch noch gegebenenfalls die vierspurige Dratelnstraße, die vielleicht nur zweispurig ist, aber zumindest ausgebaut. Das hat ihn letztendlich nicht überzeugen können, dass von ... das war jetzt nicht so attraktiv, dass er sagen könnte, das ist jetzt eine attraktive W... also, das hört sich nicht nach einer ruhigen Wohnlage an. Es gab die eine oder andere Sache, die er sich angeguckt hat, aber es schreckt viele Leute ab. Es sollen

neue Wohnungen in Wilhelmsburg gebaut werden, gerade im Bereich der Dratelnstraße wurde von 700 Wohnungen geredet. Da habe ich laut gelacht als ich das gelesen habe. Denn wer will denn in die 700 Wohnungen ziehen, wer genau zieht da hin? Wir wollen eine gute Wohnlage, eine gute Durchmischung auf der Elbinsel schaffen. Und wenn Sie dort hinziehen möchten oder anderen Leuten die Elbinsel empfehlen möchten, dann wären diese Gemengelagen nicht die richtigen.

Gehen wir über zum Thema Bildung. Vor der IBA hatten wir das große Problem – ich habe das auch in der unmittelbaren Nachbarschaft erlebt –, dass viele Familien mit schulpflichtigen Kindern weggezogen sind oder ihre Kinder woanders eingeschult haben, sehr gerne im Bereich Harburg, aber auch zum Teil im Bereich Mitte. Heutzutage ist das teilweise gar nicht mehr so möglich; die aktuelle Schulpolitik lässt das nicht zu. Im Rahmen der IBA hat man mit einer unglaublichen Kraftanstrengung relativ viel auf die Beine gestellt. Das ist aber nicht nur der IBA zu verdanken, sondern vielen Leuten vor Ort und vielen Leuten innerhalb und außerhalb der Schulen, die keinen Nine-to-five-Job gemacht haben, die die Ärmel hochgekrämpt haben und unglaublich viel gemacht haben. Wenn ich von den Leuten außerhalb der Schule rede, dann rede ich auch von den Vernetzungsleuten, die gerade ein wenig im Regen stehen und immer noch auf Mitteilung aus den Behörden warten, ob ihre Projekte, die Vernetzungsarbeit weiter unterstützt wird.

Warum bleiben denn derzeit, um einmal positiv zu fragen von der IBA her, warum bleiben Leute mit Kindern da, was überzeugt die davon? Es gibt sogar Leute, die ihre Kinder in Wilhelmsburg ausdrücklich einschulen. Das sind die IBA-Projekte, die positiv angekommen sind, das sind bestimmte Exzellenzprojekte, die dort gestartet sind und wo die Schulen sich auch auf den Weg gemacht haben. Das sind beispielsweise die Elbinselschule mit ihren verschiedenen Profilen, mit Musikprofil und dem Englisch-Immersion-Profil. Das ist die Nelson-Mandela Schule, die ClassX macht oder auch das Englisch-Immersion-Konzept weiterführt. Und das ist jetzt auch die neue ... die Schule Fährstraße, die sich auf den Weg gemacht hat mit der Waldorfpädagogik, eine ganz neue Pädagogik zu starten. Da werden auch ... von vielen jungen Familien wird der Blick auf die Elbinsel geworfen und die überlegen sich, ist das attraktiv. Die Ergebnisse der Kinder – ich kann das nachvollziehen, weil ich sowohl im Elternrat der Elbinselschule war als auch im Schulverein als auch als Elternvertreterin sehr aktiv mit dabei –, die Ergebnisse der Kinder haben sich verbessert. Aber wir müssen das einmal alles im Rahmen sehen. Hamburg ist bundesweit immer auf den unteren Rängen, was die Bildungsrankings angeht. Und Wilhelmsburg ist nach wie vor auf den unteren Rängen, was Hamburg angeht, selbst bei der Steigerungsrate durch die IBA. Das heißt, wir dürfen ... wir sind hier nicht am Ende, wir müssen hier weiter investieren, wir müssen da auch am Ball bleiben. Und die Gemengelage – ich habe das hier einmal angeworfen –, das sind Daten, die ich dort hingeschmissen habe, die habe ich aus der Schulbehörde, das ist der regionale Bildungsatlas. Hier sind die Anzahl der Kinder und Jugendlichen in Mindestsicherung und dort sehen Sie, wie es auf der Elbinsel derzeit aussieht. Das heißt, hier müssen extreme Anstrengungen unternommen werden von allen Beteiligten, um die Kinder gut auf den Weg zu bringen. Um diese Anstrengungen verwirklichen zu können, müssen die Familien mit einbezogen werden, das heißt, die Sozialbehörde muss einbezogen werden. Es muss attraktives Wohnen geschaffen werden. Das ist hier die Aufgabe der Stadtentwicklungsbehörde und es muss natürlich, mit der Bildungsbehörde koordiniert, geschafft werden, dass die Kinder zu guten Ergebnissen kommen. Das auch bereits im frühkindlichen Bereich – das zeigt die

zweite Folie –, denn wir haben ziemlich viele Kinder, die ohne die Mutter, ohne Kenntnisse der deutschen Sprache in den Schulen ankommen. Da muss im frühkindlichen Bereich etwas gemacht werden.

Wir haben leider in Hamburg die Trennung der Behörden Soziales und Schule in dem Bereich Bildung, denn für mich gehört die frühkindliche Bildung im Kindergartenbereich eigentlich auch unter den Bereich Bildung, den wir hier nicht verwirklichen können. Ganz wichtig in dem Bereich ist nach wie vor, ich hatte es eben schon erwähnt, die Vernetzung der Bildungsträger, beispielsweise auch von Kita und Schule. Das ist unerlässlich, wenn wir wollen, dass die Kinder in der Schule mit ausreichenden Deutschkenntnissen ankommen. Dafür bitte ich darum, dass da auch ... es ist angeklungen in dem Zukunftskonzept 2013 +, dass auch dafür gesorgt wird, dass eine ausreichende Finanzierung der Vernetzungsträger vorhanden ist.

Mein Fazit wäre: Einmal muss ... die frühkindliche Bildung muss weiterhin unterstützt werden. Es muss eine echte Koordination der Behörden stattfinden, und es heißt nicht nur, es wird miteinander geredet, sondern es muss verantwortliche ... müssen Verantwortliche da sein in den Behörden Stadtentwicklung, Bildung und Soziales, die dafür verantwortlich sind, dass diese Behörden auf diesen Ebenen zusammenarbeiten. Und es ist nicht nur – man sieht es auch hier – ein Problem von Wilhelmsburg, selbst wenn Wilhelmsburg hier so ein bisschen wie das Herz Hamburgs aussieht, auch schön mit der Elbe als Aderfluss, sondern es gibt auch andere Stadtteile, die von diesen Maßnahmen profitieren könnten. Zudem bitte ich darum, auch ansonsten bei den Schulen darauf zu achten, dass ausreichende personelle Mittel vorhanden sind bei den Aufgaben, die die Schulen in Wilhelmsburg zu stemmen haben. Vielen Dank.

Vorsitzender: Danke, Frau Mast. Als Nächstes hat das Wort Barbara Siebenkotten.

Frau Siebenkotten: Ja, schönen guten Abend, alle zusammen. Wir haben uns jetzt überhaupt nicht abgesprochen, das finde ich einen ganz guten Anschluss. Ich möchte zu zwei Themen sagen – ich versuche, mich kurzzufassen –, auch in zwei verschiedenen Funktionen. Das eine ist, ich bin Grundschullehrerin an einer Grundschule in Wilhelmsburg. Das heißt, ich sage etwas zum Punkt 4.6, Bildung und Kultur. Da schreiben Sie, im Rahmen der IBA und der integrierten Stadtteilentwicklung ist das große Potenzial einer jungen, aus über 100 Nationen bestehenden Bevölkerung auf den Elbinseln als Chance für die Stadt thematisiert worden. Dann werden einige Maßnahmen aufgezählt unter Punkt 1, Zuweisung zusätzlicher Ressourcen für die Verbesserung der pädagogischen Arbeit und die Weiterentwicklung der pädagogischen Konzepte.

Folgen weitere Punkte. Unter Punkt 4, zusätzliche Unterstützungsmaßnahmen für besonders verhaltensauffällige Schüler. Diese Zielsetzung begrüße ich sehr. Bisher ist es so, dass für die Unterstützung besonders förderbedürftiger Schüler Hamburg rechnet mit einer durchschnittlichen Quote von 5 Prozent der Schülerinnen und Schüler. In Wilhelmsburg rechnet man mit einer Quote von 7 Prozent. Rechnen heißt nicht, dass das der Fakt ist. Entsprechend werden Ressourcen für die Förderung an den Schulen verteilt. An unserer Schule wurden kürzlich die abgehenden oder die demnächst abgehenden Viertklässler alle untersucht, es wurden sogenannte Gutachten erstellt. Das heißt, es gab eine Vortestung durch Kollegen an unserer Schule. Diese Gutachten wurden durch aufwendige Diagnoseverfahren erstellt und

durch das ReBBZ, also das Regionale Bildungs- und Beratungszentrum bestätigt und abgestempelt. Danach ergibt sich an unserer Schule, an unserer Grundschule, ein tatsächlicher Förderbedarf von 20 Prozent der Kinder, das heißt, drei... knapp dreimal so hoch, wie die jetzigen 7 Prozent. Wilhelmsburgweit sind es 15 bis 20 Prozent der Kinder. Im Rahmenkonzept – es ist eben ein Rahmenkonzept und weist die Richtung – gibt es keine zeitliche, weder ... also keine zeitliche und keine quantitative Konkretisierung dieses Ziels. Dies muss aus meiner Sicht sehr zeitnah angepasst und realisiert werden.

Ich muss einmal ganz kurz einen Zettel holen. Herr Walter, Sie hatten vorhin gesagt, dass es im Stadtteil einen großen Sprung gemacht hat im Bereich Bildung in den letzten Jahren und dass es sich in den nächsten zehn Jahren weiterentwickeln muss. Ich glaube, jetzt ist er gerade nicht da. Egal. Zehn Jahre ist eine ganz, ganz lange Zeit. Das Ziel ist auch, diese Kinder zu mehr Schulabschlüssen zu bringen. Ich plädiere dafür, diese Ressourcen, diese notwendigen Ressourcen umgehend zur Verfügung zu stellen, nicht erst in zehn Jahren, dann werden die Ergebnisse bestenfalls in 20 Jahren erreicht werden können. Ich kann es nicht versprechen, das steht mir nicht zu, aber ich bin ganz, ganz sicher, dass, wenn diese Ressourcen zur Verfügung gestellt werden, es auch mehr und bessere Schulabschlüsse in Wilhelmsburg geben wird. In meinen Klassen und vor allem in meiner ersten Klasse, die ich als Klassenlehrerin führe, erlebe ich die Kinder in Wilhelmsburg als sehr, sehr lernfreudig. Sie nehmen sehr vieles begeistert auf, auch die schwachen Kinder, also schwach in Bezug auf Verhalten, in Bezug auf das rein kognitive Lernen. Wenn wir sie nicht angemessen fördern, mündet ihr Lerneifer in Frust, und wie das aussieht, brauche und möchte ich hier, glaube ich, nicht weiter darlegen. Das war meine Stellungnahme zum Thema Bereich ... zum Thema Bildung und Kultur.

Eine Sache noch zum Thema Verkehr. Ich wohne jetzt seit zwei Jahren in Wilhelmsburg, in Kirchdorf. Wir haben den Sprung über die Elbe gemacht, mit Perspektive auf ein sich entwickelndes Wilhelmsburg. Ich höre die A 1 im Osten, die Lkws, wenn sie über die Schwelle fahren, Bumbum, Bumbum, manchmal lauter, manchmal nicht so laut. Ich höre auch die Bahnen über die Brücke der Süderelbe. Die resoniert wahnsinnig laut, hört man auch.

Im Rahmenplan 2013 + liest man, im Netz der Bundesfernstraßen bietet zudem die Linienbestimmung der künftigen A 26 Ost, also ehemals HQS, als Anbindung A 7 und A 1 in Südlage zum Siedlungsgebiet – wobei ich mich frage, was heißt „in Südlage“, es geht mitten durch das Siedlungsgebiet – die Perspektive einer Vervollständigung der weiträumigen Außenringführung für die übergeordneten Verkehre. Die IBA hat seinerzeit in ihrer Stellungnahme geschrieben, dass die Notwendigkeit einer West-Ost-Autobahn durch Wilhelmsburg aus überregionalem Autobahnverkehr abgeleitet wird, also nicht aus dem regionalen Bedarf in Wilhelmsburg. Es geht also um einen Lückenschluss zwischen der A 26, der A 7 im Westen und der A 1 im Osten. Und es ist verkehrsplanerisch anerkannte Praxis, überregionalen Autobahnverkehr nicht durch Stadtgebiete, sondern um diese herum zu führen. Eine A 26 Ost würde mehr Lärm, mehr Feinstaubbelastung bringen und Wilhelmsburg weiter zerschneiden. Die Schaffung weiterer Zäsuren steht in eindeutigen Widerspruch zum erklärten Ziel der Hamburger Bürgerschaft, nämlich des gesamtstädtischen Entwicklungsgebiets, des Entwicklungsziels, der Sprung über die Elbe. Ich bin doch einigermaßen oder wir sind einigermaßen enttäuscht über diese weitere geplante Zerschneidung, die Lärm und Feinstaubbelastung und

Emission mit sich bringt. Dennoch werden wir auf der Elbinsel bleiben, denn wir haben festgestellt, hier gibt es ... nein, nicht hier, in Wilhelmsburg gibt es viele engagierte Bürgerinnen und Bürger, die an ein lebensfähiges, an ein lebenswertes Wilhelmsburg glauben. Und in diesem Sinne möchte ich auch Sie darum bitten, diese ... das Rahmenkonzept 2013 + zu optimieren, zu verbessern in unserem Sinne. Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Siebenkotten. Ich möchte einmal einen dezenten Hinweis geben. Ich habe ungefähr noch 15 Wortmeldungen hier vorliegen. Wenn wir in diesem Tempo weitermachen, dann landen wir ungefähr nach meiner Schätzung so bei ... gegen 24 Uhr, und danach machen wir dann die Senatsbefragung. Vielleicht nimmt man den Hinweis noch einmal ernst, dass man die Wortbeiträge so gestaltet, dass man kürzer und knackiger auf den Punkt kommt, dass der Senat, die Abgeordneten hier diese Punkte auch kurz und knackig aufnehmen können, damit wir in einem einigermaßen Zeitfenster dann hier auch diese Veranstaltung durchführen können.

So, dann habe ich als nächste Wortmeldung Herrn Harry Schiller.

Herr Schiller (vgl. Anlage 8): Dann werde ich genau das einmal versuchen, was Sie gerade angeregt haben. Meine Herkunft, weshalb ich hier bin, ich bin in der Elternarbeit engagiert, bin im Kreiselternerat Wilhelmsburg, bin in der Elternkammer Hamburgs, bin auch kommunalpolitisch interessiert, habe zum Beispiel an „Wohnen und Arbeiten in Georgswerder“ mitgearbeitet. Diesen Prozess fand ich ganz hervorragend. Ich habe vier Punkte, die ich als Voraussetzung klarmachen möchte, und dann stelle ich am Ende vier Forderungen.

Das eine sind erst einmal die Rahmenbedingungen, die ich jetzt nicht wieder in großer Breite wiederholen muss. Wir haben mehr Kinder, mehr Migranten, schlechtere Schulabschlüsse, Arbeitslosigkeit und so weiter. Wir haben 100 vernetzte Bildungs- und Beratungseinrichtungen in Wilhelmsburg und wir haben die Situation gehabt, 2011, dass sich die Eltern um bessere Bedingungen bemüht haben bei der Schulbehörde. Das wurde nicht geleistet. Daraufhin gab es einen Deichbruchbrief der Schulleiter und darauffolgend gab es ein Projekt „D 23 plus“ für Schulen in schwieriger Lage. Das ist noch am Laufen. Wir haben in Wilhelmsburg Emission und Gestank, haben wir alles gehabt hier heute. Wir haben schneidende Verkehrsstraßen. Und wenn wir Elbinsulaner nicht aufpassen, dann haben wir ganz schnell Verbrennungsanlagen, Autobahnen oder vielleicht auch Brauereien vor der Haustür. Der zweite Punkt meiner Voraussetzungen ist meine Sicht auf Bildung. Ich sehe Bildung nicht als kleinen Lebensabschnitt, sondern für mich ist Bildung von der Geburt bis zum Tode. Das heißt aber auch, dass man die ganzen Institutionen, die wir kennen, nicht in Scheiben betrachten darf, sondern man muss sie alle integriert sehen. Also, wenn es einen frühkindlichen Bereich gibt, der sich mit Schulpolitik nicht beschäftigt oder die Rente beschäftigt sich nicht mit der Arbeitszeit, dann sind da nach meiner Meinung Fehler. Der dritte Punkt meiner Voraussetzungen ist das Stichwort IBA. Ich bin schon der Meinung, dass die 70 Projekte, die die IBA gemacht hat, eine ganze Reihe von guten Dingen umgesetzt hat. Vieles, was mit Kelle erstellt wurde, ist allerdings strategisch gut gedacht gewesen, aber leider operativ ist es noch nicht angekommen oder zumindest ist es nicht verstetigt. Vorhin habe ich auf einer Folie von Herrn Walter gesehen „Fortsetzung der Bildungsoffensive“. Davon merke ich im Moment gar nichts.

Wir haben einen sehr positiven Punkt gehabt in Wilhelmsburg, dass sich nämlich die Bildungsoffensive stark mit der Vernetzung der 100 Bildungseinrichtungen in Wilhelmsburg beschäftigt hat. Jetzt, wo sie weg sind, merken wir, was die IBA da getan hat. Und was noch viel wichtiger ist: Die IBA hat dafür gesorgt, dass die Behörden miteinander reden. Das tun sie inzwischen nicht mehr. So, diese Koordination, die die IBA geleistet hat, ist inzwischen nur noch rudimentär vorhanden, meist nur noch durch individuelles Freizeitinvestment der Engagierten, und es beginnt ganz dramatisch der Rücksturz in Vor-IBA-Zeiten. Das ist schlecht.

Mein letzter Punkt der Voraussetzung. Die Ausgangslage für dieses Projekt „Schulen in schwieriger Lage“. Wir haben alle Wilhelmsburger Schulen da drin, kann man sich denken. Wir haben diese Kumulation von Problemlagen, zunehmende Heterogenität, keine verbesserten Lernausgangslagen, und das alles trotz der Bildungsoffensive der Elbinseln. Die Schülerleistungen sind unterdurchschnittlich, die Schulen kämpfen alle gegen Lernrückstände und beklagen geringe Vorläuferqualifikationen. Hohe Lehrerbeltung, deshalb auch Zweifel an den richtigen Parametern des Lehrerarbeitszeitmodells, und wir haben auch Zweifel an einer ausreichenden Ressourcensteuerung. Wir haben viele Wünsche, wir wollen ... Danke schön. Wir möchten die frühkindliche ..., also den Bereich vor der Schule, vernetzt sehen, wir wollen sprachlich Verbesserungen haben, wir wollen gerne auch die Auswahlverfahren der Eltern etwas regulieren. In der Drucksache ist ja über das Projekt „D 23 plus“ berichtet worden. Es ist allerdings auf vier Jahre begrenzt und davon sind schon wieder zwei Jahre um. Zwei sind Geschichte, und was in den zwei Jahren passiert ist, ist überhaupt noch nicht evaluiert. Ich vermute zwar, dass da viel Positives passiert, aber wissen tut es im Moment noch keiner.

Das waren alle Voraussetzungen, die ich erklären wollte, um meine vier Forderungen zu stellen. Die Forderung Nummer 1 ist, dass wir wieder – ich sage ganz bewusst wieder – die regionalen Bildungseinrichtungen koordinieren, und zwar durch organisatorisch etablierte und langfristig finanzierte Kümmerer, die moderieren, abstimmen und zusammenbringen. Das aktuelle Fehlen nenne ich einmal nach „Hamburger Abendblatt“ „bildungspolitische IBA-Obsolenz“. Das nennt man vorzeitigen Verschleiß. Was im Moment stattfindet, ist ein klassisches Fehlinvestment. Das, was Herr Hellweg mit seiner IBA geleistet hat, wird einfach nicht mehr genutzt und kaputtgemacht.

Meine zweite Forderung: Die Koordination der Behörden. Wir haben erlebt, wie schön es ist, wenn man, bezogen auf unsere Region Elbinseln, Wilhelmsburg oder Elbinseln, wenn die Behörden miteinander reden. Wir haben in einem Forderungskatalog von Herrn Grote die Antwort bekommen, wieso, die reden doch miteinander. Ja, das glaube ich auch, aber einzelfallbezogen oder weil man sich kennt oder weil man gerade einen aktuellen Anlass hat. Es ist aber nicht organisatorisch eingebettet und keinerlei Regelmäßigkeit vorhanden. Die klage ich ein.

Meine dritte Forderung ist das Problem, was ich immer wieder von den Bildungseinrichtungen höre, dass viele keine verlässliche Grundsicherung haben, das heißt, sie wissen nie, ob sie nächstes Jahr noch existieren. Das ist fürchterlich für eine Arbeit, man kann nicht zukünftig planen. Also, ich fordere für Kitas oder ähnliche Sachen eine langfristige Perspektive. Und zum Projekt „D 23 plus“, also

Schulen in schwieriger Lage, muss man ja feststellen, dass nicht nur Wilhelmsburger Schulen, sondern auch andere Problemlagen mit eingebunden sind. Hier würde ich mir einen Regionalbezug wünschen, dass man sich auf unsere Elbinseln konzentriert, weil, wir werden jetzt immer wieder in andere Töpfe mit reingeschmissen und auf falschen Erkenntnissen werden Maßnahmen getroffen.

Und dann eine letzte Aussage, die jetzt in dem ganzen Zusammenhang vielleicht noch nicht so richtig erkennbar ist, wo sie herkommt. Ich versuche es einmal an einem Beispiel. Es wird wahrscheinlich wenig Sinn machen, in den Walddörfern ab jetzt nur noch Sozialwohnungen zu bauen – oder Blankenese. Es macht aber genauso wenig Sinn, in Wilhelmsburg in Zukunft nur noch Eigentumswohnungen zu bauen. Scheint eine gleiche Logik zu sein. Wir haben auf ganz Wilhelmsburg eine sinnvolle Regelung, die ich auch nachvollziehen kann, und zwar dieses Drittelkonzept, Drittel Sozialbau, Drittel Miete und Eigentum. Ich fordere Sie dringend auf, bei Wilhelmsburg das zu ändern, zum Beispiel zu sagen, 50 Prozent sozialverträglich, 25 Prozent Miete, 25 Prozent Eigentum. Danke.

Vorsitzender: Danke, Herr Schiller. Als Nächste hat das Wort ... jetzt muss ich erst einmal gucken. Also, man verlangt hier vom Vorsitzenden relativ viel, der muss auch Schriftsachverständiger sein. Aber ich lese einmal den Nachnamen, Frau Stolze. Ist Frau Stolze da?

Frau Stolze: So, erstens wollte ich mich bedanken – egal, ob das jetzt Stadtbahn, Straßenbahn, U-Bahn oder was auch immer heißt, ich finde, es ist das richtige Wort gewesen und auch an der richtigen Stelle. Das war bei mir auch auf meinem Zettel, der handschriftlich ist und insofern nicht so viele Punkte hat. Ich habe mich auf das IBA-Experiment, genauso wie Herr Professor Läßle – ich muss in der Zwischenzeit schon sagen –, leichtsinnig eingelassen und bin damals gerne hergezogen in die Wilhelmsburger Mitte. In der Zwischenzeit, mit dem, was alles passiert, bin ich mir nicht mehr so sicher, ob das eine gute Idee war. Und bei uns in dem Stadtteilbeirat, zu dem ich gewählt worden bin, gibt es das geflügelte Wort, man muss überhaupt gucken, dass da die Leute, die in die Mitte gezogen sind, dort überhaupt bleiben. Insofern ist auch das, was angesprochen worden ist, ein Problem für uns. Die Neuenfelder Straße ist sehr laut. Ich spreche jetzt also für die Mitte und mein Quartier. Und wenn das vorher klar war, dass es nicht geht, die 7,5-Tonner dort rauszuhalten, frage ich mich, warum war es möglich, dann überhaupt eine Wilhelmsburger Mitte mit Wohnungsbau an der Stelle zu bauen. War das vielleicht die falsche Stelle oder waren es falsche Voraussetzungen? Das noch Schlimmere ist dann, wenn die Dratelnstraße dichter an das Quartier heranrückt, völlig egal, wie es ausgebaut wird, mit einer Entlastung, statt der Reichsstraße dann an die neue Mitte herankommt, frage ich mich auch, wie dann der neue Wohnungsbau mit den schon genannten 600 Wohnungen funktionieren soll und das ganze Konzept funktionieren soll, das ich eigentlich sehr gut fand, aber ich sehe das auf der Kippe. Und ich wäre sehr traurig, wenn das, was damals so sehr engagiert geplant worden ist, einfach aufgrund der Tatsachen, die dann geschaffen werden, gar nicht mehr geht.

Die IBA hat sehr viele gute Sachen gemacht, sonst wäre ich gar nicht dort, zum Beispiel eben auch die Energiehäuser. In einem dieser Wohnungen wohne ich auch. Der Problemfall ist ... Nein, andersherum, ich wollte die IBA in Schutz nehmen, insofern, dass sie nämlich autoarm gebaut hat und auch geplant hat. Bei uns stehen zwei Autos vor der Tür, Elektroautos und auch ein weiteres Auto, das man mieten

kann. Und insofern verzichten bei uns sehr viele auf das Auto. Der Schlüssel mit 0,6 reicht uns vollkommen aus. Die S-Bahn steht vor der Tür, und auch da ist das Problem, sie ist knallevoll jeden Morgen in beide Richtungen. Das macht keinen Spaß und insofern das Plädoyer, eine Entlastung zu bauen.

Das wären so meine Punkte. Und im Übrigen fände ich es witzig, wenn Holsten mir hinterherfolgt, weil, 30 Jahre lang habe ich in der Nähe gewohnt und bin aus Altona wegen der IBA nach Wilhelmsburg gezogen. Ich brauche keine Holsten-Brauerei in der Umgebung. Danke schön.

Vorsitzende: Vielen Dank, Frau Stolze. Die nächste Wortmeldung ist Herr Harald Köpke.

Herr Köpke: Ja, Herr Humburg hat ja schon alle begrüßt, schließe ich genauso an. Also ...

(Zwischenruf)

– Ja, ich mache ein bisschen höher.

Wir hatten vorhin über Problembetriebe gesprochen. Ich wollte daran nur erinnern, das ist immer der Stellenwert, wie stark ist Wilhelmsburg und wie stark sind die anderen Stadtteile. Als die HafenCity geplant wurde, wurde die Kaffeerösterei Neumann umgesiedelt. Da war ja das Lager und alles. Die haben einen Zuschuss von der Stadt von, glaube ich, 50 Millionen bekommen. Ich glaube, ich war nicht mehr sicher, ob Euro oder D-Mark. Ich meine aber, das waren D-Mark. Damit wollte ich nur zeigen, das geht. Und wenn man so die ganze Zeit von Hafen spricht an Wilhelmsburg, das ist nicht Hafen per se. Da sind nicht hafenbezogene Betriebe, die ganze DPD hat nichts mit Hafen zu tun, das ist ein Verteilzentrum, sondern Hafen hält an dieser oder die Stadt hält an diesen Flächen fest, weil sie da toll intransparent planen können, ohne Bürgerbeteiligung, ohne Beteiligung hier der ... Selbst Sie als Abgeordneter haben da nichts zu suchen. Und wir kriegen noch nicht einmal mit, wie dort Eingriffsregelungen oder irgendetwas erfolgt. Also, der Raum ist deswegen tabu, weil die Stadt da ganz billig Dinge machen kann, wo keiner hier mitsprechen kann. Und da, muss ich sagen, das ist nicht so in Ordnung, denn man sieht auf Ihrer Seite – ich ... jetzt einmal hier –, da gibt es die Musicals, da wird alles getan für die Leute. Und da fragt man sich dann, ganz richtig ist das nicht.

Das Zweite: Korallusring wurde vorhin schon angesprochen. Der Gesetzgeber hat ja für den innerstädtischen Bereich zur Entwicklung des innerstädtischen Bereichs eine Möglichkeit gegeben, das alles schneller zu machen. Das war dieser Paragraph 13 a BauGB. Das war gedacht als Gesetz zur Erleichterung von Planfragen und auch, wie gesagt, um das schneller zu machen. Es war eine Innenentwicklung der Stadt. Gucken Sie sich einmal beim Korallusring um, das war nichts Innerstädtisches, das war eine große grüne Fläche mit vielen Bäumen, das war ein Park. Dieser Paragraph 13 a wurde für den B-Plan angewandt. Und warum macht man das? Man macht das, um Bürgerbeteiligung zu beschränken und auf eine unabhängige Umweltprüfung zu verzichten. Es sollte einmal ein beschleunigtes Verfahren sein, eingeleitet ist das Ding 2010. Da hätte ... jeder normale B-Plan hätte das geschafft, da durchzukommen. Also, ich kann nur dem Stadtplanungsausschuss empfehlen, wenn Sie in Wilhelmsburg weiterbauen, bitte wenden Sie diesen Paragraphen 13 a nicht an.

Sagen Sie, die Stadt soll darauf verzichten, es gibt andere Gemeinden in Deutschland, die auf diesen Paragrafen verzichten, weil sie ihren Naturschutz nicht schwächen wollen und ihren Umweltschutz.

Angedachte Bebauung Hauland. Für die Eingriffsbewertung gab es einmal während der IBA eine Betrachtung, mit dem Ergebnis, dass vermutlich an die 19 Hektar Ausgleichsflächen Bedarf gesucht werden muss. Auf der einen Seite kommt die Stadt hin, verabschiedet ein agrarpolitisches Konzept, welches verhindern soll, dass städtische Flächen, die von Landwirten genutzt werden, weiter als Ausgleich herangezogen werden. Auf der anderen Seite wollen Sie aber auf der Insel 5.000 Wohnungen bauen. Können Sie mir da einmal beantworten, wie das zusammengehen soll? Sie stellen diese anderen Flächen nicht mehr zur Verfügung, wollen aber weiter die Eingriffe vorantreiben. Zudem, wie man Ausgleich anwenden kann, erwarte ich mehr Kreativität von der Stadt. Was ist mit Grünbrücken? Das Hauptverkehrsnetz wurde erstellt, als Begriffe, wie den Biotopverbund noch nicht gab. Was ist mit den gesetzlich geschützten Biotopen? Es gibt kein Konzept, diese aufzuwerten. Direkt neben dem Bürgerhaus liegt eines. Es hält im Sommer immer länger trocken, hier könnte man zum Beispiel etwas tun. Wenn ich dann noch die Ersatzzahlung der Hamburg Port Authority für Eingriffe im Hafen für die Jahre 2010 und 2011 sehe – die werden direkt an die BSU gezahlt, übrigens, kommen also nicht nach Wilhelmsburg –, wird mir ganz anders. Da sind so an die 800.000 Euro an andere Bezirke geflossen in Hamburg und nur 1 Millionen Euro nach Schleswig-Holstein für Projekte. Wie soll das erst weitergehen, wenn hier auch noch Olympia herkommt? Diese Insel hat nichts zu verschenken, kann ich nur appellieren, vor allen Dingen nicht ihr Grün. Wir müssen damit leben, dass 400 Tonnen Feinstaub aus Moorborg kommen. Und die Menschen, die hier leben und neu hinzukommen, benötigen eine grüne und saubere Lunge. Das war das Schlechtere. Das Positive, wir haben das Landschaftsschutzgebiet bekommen, nach jahrzehntelangen Anstrengungen, Frau Blankau, super, ein Teil ist geschützt, ich kann nur hoffen, dass das so bleibt. Danke!

Vorsitzender: So, vielen Dank. Als Nächstes hat Mariano Albrecht das Wort.

Herr Albrecht: Vielen Dank. Bin ich zu verstehen? Ja, ich würde gerne etwas über die im Rahmenkonzept angedachte Überplanung der Kleingärten sagen. Herr Oberbaudirektor, Sie haben einmal den Ausspruch gemacht, die grüne Insel Wilhelmsburg ist wunderschön. Ja, dann lassen Sie sie doch grün. Die IBA fragte 2013 noch, wie wollen wir morgen wohnen und arbeiten. Mit dem Rahmenkonzept wollen Sie die Antwort geben, wo: auf Grünflächen, auf Kleingärtenanlagen. Die grüne Achse vom Bürgerhaus bis zum Ernst-August-Kanal ist jahrelang für Spaziergänge genutzt worden, ist als Strecke für Jogger genutzt worden und wird von vielen Kleingärtnern genutzt. Bundesweit sind die Landesverbände der Kleingärtner darum bemüht, das Kleingartenwesen wieder ins Bewusstsein der Bevölkerung zu holen, weil es einen pädagogischen Wert hat, weil es gesund ist und weil Kleingärten einfach in die Städte gehören und nicht an die Stadtränder.

Wir haben in unserer Kleingartenanlage ein Inklusionsprojekt mit einem Träger für Menschen mit Behinderung, die kriegen Sie nicht an die Kornweide, das ist ja in dem Konzept so vorgesehen, dass sie 50 Kleingärten verlegen wollen an die Kornweide. Und ein Kleingarten funktioniert eigentlich erst, wenn er wohnortnah liegt. Wenn Sie dafür eine Weltreise machen müssen, dann wollen Sie den nicht mehr haben. Das ist

im Prinzip das, was ich Ihnen gerne antragen möchte, das noch einmal zu überdenken, was da passiert.

Im Übrigen wurde hier auch schon über Integration gesprochen. Da müssen wir gar nicht von Flüchtlingen reden, da reden wir von den ausländischen Mitbürgern, die wir schon haben. Da ist das Kleingartenwesen ein absolut wohnortnahes Integrationsprojekt. Die integrieren Sie nicht, wenn Sie Villen am Wasser bauen und wie Sie im Rahmenkonzept ja glauben machen wollen, dass ganz besonders hohe Nachfrage bei Bürgern mit Migrationshintergrund für Eigentumswohnungen bestehe. Das mag wohl sein, wer möchte nicht eine Eigentumswohnung. Aber das so zu verkaufen, das finde ich schon ziemlich sportlich.

Ebenso hat die IBA damit geworben, junge Leute nach Wilhelmsburg zu ziehen, Familien mit Kindern. Der Wohnungsbau, der da mit Assmanns Garten geplant wird, ich sage einmal mutmaßlich, ist mutmaßlich hochpreisiger Wohnungsbau. Der Bauverein Reiherstieg hat bei mir vor der Haustür gerade am Assmannkanal Wohnungen gebaut mit einer Mindestgröße von 60 Quadratmetern und einer Kaltmiete von 9,50 Euro. Ich hatte das Glück, einmal mit der Vermieterin vom Bauverein reden zu können, die sich dann wunderte und sagte, sie hätten gern mehr junge Familien mit Kindern gehabt. Die Rechnung muss mir einer aufmachen, wie das funktionieren soll, einkommensmäßig. Wenn sie dort weiterbauen, ich glaube nicht, dass sie da Sozialwohnungen bauen, ich glaube nicht, dass wir da billig wegkommen, und ich glaube nicht, dass sie da junge Familien mit Kindern hinkriegen. Und die Leute, die Sie ja angezogen haben nach Wilhelmsburg, die Sie motivieren wollten, dort zu wohnen, weil es so wunderschön und grün ist, das sind die, die die Anträge stellen, um in einen Kleingartenverein reinzukommen, seit einem Jahr in Wilhelmsburg wohnend, zwei Kinder, eine Familiengemeinschaft, zwei junge Familien, und die wollen nicht an die Kornweide. Und wenn Sie, wie gesagt, die Pläne, die in diesem Rahmenkonzept stehen, so umsetzen, dann werden Sie irgendwann einen leeren Stadtteil haben, in dem keine jungen Familien mit Kindern mehr wohnen. Danke.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Albrecht. Als Nächste habe ich drauf Frau Dr. Elisabeth Drehkötter.

Frau Dr. Drehkötter: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, wir haben hier schon über das Problem Verkehr gesprochen, aber wir sollten auch den überregionalen Verkehr nicht aus den Augen verlieren, gerade auch in Verbindung mit Schleswig-Holstein und Niedersachsen. Viel Schwerverkehr, der hier durch unsere Stadt und eben gerade auch durch Harburg und Wilhelmsburg fährt, gehört hier gar nicht her. Wir sollten also zusehen, dass wir den vorwiegenden Schwerlastverkehr, der über die Fehmarnbelt-Brücke geht oder sonst wohin, aber gar nicht in Hamburg seine Ladung abladen will, dass wir den außerhalb der Stadt umleiten und die geplanten Westquerungen früher die Brücke über die (...) oder neuerdings das Tunnelprojekt, dass das bitte schön forciert wird. Damit kurz und knackig.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Frau Dr. Drehkötter. Wir kommen jetzt zum Kapitel 5 und ich habe als Wortmeldung vorliegen eine von Rainer, glaube ich, Roszak, ist das richtig?

Herr Roszak: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ja, wenn ich dieses Bild so sehe, dann frage ich mich, warum will ich das eigentlich geändert haben. Es ist eigentlich so, wie es daliegt, diese Fläche, sehr schön. Wir haben dort, das kann man jetzt auf dem Bild nicht sehen, wir haben im unteren Bereich Rinder, wir haben im oberen Bereich Pferde, es ist eigentlich eine sehr schöne Gegend. Wäre meine Frau jetzt hier, würde sie mir ins Wort fallen, sie würde sagen, da gab es einmal ein sehr schönes IBA-Projekt für Wohnbebauung, sicherlich auch sehr interessant. Wir haben jetzt aber eigentlich einen Rückschritt derart, dass wir jetzt hier auch Gewerbe betrachten wollen. Ich frage mich, was soll ein Gewerbe im Bereich der Georg-Wilhelm-Straße, was soll dort ein Gewerberiegel eigentlich schützen? Wir haben den Verkehr hier rausgenommen aus dem Bereich und in die Schmidts Breite, Pollhornbogen verlegt. Ich selbst wohne dort in einer Eigentumswohnung im sechsten Stock mit einem sehr schönen Blick, ich brauche dort keine ... habe dort vor fünf Jahren zuletzt die Fenster dort geputzt, weil es einfach auch nicht – ah ja, danke! – weil es dort eigentlich zwar ein sehr schönes Nebeneinander gibt, aber eigentlich keine allzu großen Störungen.

Wenn ich jetzt weiter nach oben schaue, haben wir dort das Projekt der Georg-Wilhelm-Höfe. Dort haben wir zurzeit noch das Problem, dass wir einen Teil dieses nicht umsetzen können, weil wir dort Störfallbetriebe haben. Ich glaube, dass dieses Problem lösbar ist. Ich kriege jetzt ein bisschen Zweifel an der Lösbarkeit dieses Problems, wenn ich höre, dass im unteren Bereich Gewerberiegel geplant sind. Ich, wie gesagt, würde es am liebsten so belassen, meine Frau würde dort gerne wohnen.

Und vielleicht noch ein weiterer Aspekt, ich bin heute hierhergekommen mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Es ist schon häufig gesagt worden, aber ich hätte eigentlich einen Bus haben müssen um 16.01 Uhr. Der ist nicht gekommen. Der um 16.11 Uhr ist ebenfalls nicht gekommen. Der um 16.21 Uhr ist dann doppelt gekommen. Es ist tatsächlich so, dass wir hier erhebliche Defizite noch im öffentlichen Personennahverkehr haben, im Busbereich. Aber auch, was uns auf jeden Fall noch fehlt, ist eine wichtige, zweite, leistungsfähige, wie auch immer schienengebundene Verbindung auch für die Fälle, die immer häufiger vorkommen, dass die S-Bahn eben ausfällt oder es dort eben Defizite gibt.

Ja, ich erinnere mich an ein schönes Rendering, auch von der IBA, mit einer U-4-Station zwischen den Georg-Wilhelm-Höfen und dem Hauland. Es wäre sicherlich wichtig, hier dafür zu sorgen, dass es eben weiterhin möglich ist, eine Trasse zu etablieren, die eine zweite wichtige Schienenverbindung darstellt. Ja, das wäre es eigentlich ganz kurz.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank. Als nächste Wortmeldung habe ich drauf, ich weiß jetzt nicht genau, ob das ein Doppelname ist, Herrn Loredó.

Herr Reyes Loredó: Loredó also solches ist kein Doppelname, aber der komplette Name lautet Marco Antonio Reyes Loredó und das sind dann sogar mehrere Doppelnamen. Guten Abend.

Vorsitzender: Können Sie mich noch einmal aufklären, sind das ... die drei sind Vornamen?

Herr Reyes Loredo: Die ersten zwei Vornamen, die zweiten Nachnamen.

Vorsitzender: Ja, okay, also ist Herr Loredo ...

Herr Reyes Loredo: An dieser Stelle erwähne ich dann immer ganz gerne, da merkt man, Migrationshintergrund, ich komme aus dem Osten.

Vorsitzender: Also ist Herr Loredo richtig?

Herr Reyes Loredo: Reyes Loredo ist richtig.

Vorsitzender: Reyes. Also sind es nur zwei Vornamen.

Herr Reyes Loredo: Sind zwei Vornamen und zwei Nachnamen.

Vorsitzender: Ja, eben habe ich gesagt, sind das drei, da haben Sie gesagt ja.

Herr Reyes Loredo: Entschuldigen Sie, dann habe ich es falsch verstanden, dann ich sitze ja schon ein bisschen länger. Und eigentlich wollte ich mich auch erst einmal bedanken hier, und zwar im Namen all Ihrer Angehörigen, dass Sie diese Sitzung nicht in Wilhelmsburg abhalten, denn wenn wir das in Wilhelmsburg machen würden, dann wären wir um 24 Uhr noch längst nicht durch. Was ich aber dann nicht mehr so gut finde, ist, dass ich hier draußen weder etwas zu trinken bekommen kann noch etwas zu essen. Und das als passionierter Koch, das ist für mich schon die Höchststrafe. Aber wir wollen ja durchkommen, uns alle gleich dann in einem Etablissement wiedertreffen, und ich bin natürlich auch noch Kreativer und deswegen habe ich nicht verstanden, dass ich eigentlich bei Punkt 4, Thema Bildung und Kultur hätte sprechen sollen und wollen und habe mich jetzt bei 5 angemeldet.

Also 4, Bildung und Kultur, ich weiß nicht, wer von Ihnen das auch gelesen hat, was da drinsteht, also die knappe Seite zum Thema Kultur. Ich glaube, in meinem Studium der Kulturanthropologie hätte ich das im ersten Semester dann doch gleich zurückbekommen, man hätte gesagt, das ist etwas deskriptiv, kannst du das noch einmal überarbeiten, denn das ist eigentlich nur eine Aufzählung dessen, was tatsächlich sich entwickelt hat in den letzten Jahren.

Und das ist ganz phänomenal, also wenn man das „Dockville Festival“ oder auch die „48 Stunden Wilhelmsburg“ nimmt, eigentlich eine großartige Sache. Nur, dummerweise sind genau diese beiden Punkte auch gleich wieder von vielem gefährdet, was auch an anderer Stelle im Rahmenkonzept steht. Das „Dockville“, wissen Sie alle, findet auf einer Fläche am Reiherstiegknäuel statt, die eigentlich Hafen ist, die gibt immer nur eine befristete Verlängerung. Auch da, wurde heute schon häufiger gesagt, ein längerfristiges Planen erleichtert das Arbeiten ungemein. „48 Stunden“ wird im nächsten Jahr wahrscheinlich ein bisschen anders aussehen als in diesem Jahr, weil auch einige, und das geht dann eher in Richtung Bezirk, einige der Menschen, die da mitgemacht haben, Läden, Privatpersonen, im Nachgang dann von der Bauprüfungsabteilung des Bezirks Hamburg Mitte Post bekamen, die sehr unfreundlich und unerfreulich war.

Aber eigentlich bin ich da, weil ich auch noch mich dafür bedanken kann, Herr Walter hat es eingangs ja gesagt, gelungenste Bürgerbeteiligung, die da stattgefunden hat

im letzten Jahr, und die dazu geführt hat, dass ich jetzt unter Bildung und Kultur nicht lesen muss, dass die treibende Kraft in der Entwicklung der Wilhelmsburger Kunst- und Kulturszene die Ansiedlung des Opernfundus ist. Dafür werden Sie noch Dank bekommen, wenn die Rotenburgsorter hier irgendwann einmal im Stadtplanungsausschuss aufschlagen werden.

Ja, aber wie geht es denn nun weiter? Und jetzt bin ich dann doch mit dem ... Punkt 4.6 ist, glaube ich, Bildung und Kultur, auch beim Punkt 5.3, Veringkanal. Da habe ich ja auch gelesen, schon in den Folien, die Herr Walter präsentiert hat vorhin, dass wir da etwas haben werden, was Kulturkanal heißt, habe ich letztes Jahr auch aktiv und direkt dann von den Leuten erfahren. Und da hätte ich natürlich auch ganz große Fragen noch gehabt hier an Vertreter der Kulturbehörde, immer dann, wenn Kultur draufsteht, muss ja auch irgendwie vielleicht Kultur drin sein. Leider hat kein Vertreter oder hat es der Ausschuss nicht geschafft, einen Vertreter der Kulturbehörde hier einzuladen. Geht ja, weil, haben wir extra nämlich Ihre letzte ...Entschuldigung?

Vorsitzender: Entschuldigen Sie, dass ich Sie unterbreche. Ich habe, glaube ich, vorhin deutlich gemacht, Sie sind hier nicht da, um Fragen zu stellen, sondern Sie sind hier da, wir hören Sie an und hier, die wichtigen Dinge, die Sie zu dieser Drucksache zu sagen haben, die nehmen wir hier mit auf.

(Zwischenruf: Aber das war gar keine Frage.)

Herr Reyes Loredó: Und das war auch noch keine Frage und ich würde einfach nur den Wunsch äußern, dass gerade auch im Bereich Bildung und Kultur in Verbindung mit dem Punkt 5.3, den Herr Walter schon als Kulturkanal vorgestellt hat, auch da die Drucksache überarbeitet wird. Und das muss ja, ist ja Ihnen allen klar geworden, das ist ja ein großartigster Beweis, wie Bürgerbeteiligung auch hier laufen kann, dass all die Menschen, die hierhergekommen sind, die den weiten Weg in die Patriotische Gesellschaft gefunden haben, dass die aktiv und Gewehr bei Fuß stehen, wenn es hier den Willen gibt, den Wunsch gibt, dieses Rahmenkonzept zu überarbeiten. Und ich kann das bedächtige Zuhören von Herrn Kienscherf nur so deuten, als dass er ganz doll mitschreibt und sagt, das kriegen wir ganz bestimmt noch hin. Und das wäre mein Wunsch. Guten Abend.

(Zwischenruf)

Vorsitzender: Die nächste Wortmeldung habe ich von Matthias Lintl.

Herr Lintl (vgl. Anlage 9): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, schönen Dank. Ich kann mich auch kurzhalten. Ich kann mich Gott sei Dank kurzhalten, weil, ich hatte Ihnen ja, dem Ausschuss und auch einzelnen anderen Mitgliedern etwas zugemailt. Und ich wollte einmal ganz kurz zum Punkt 5.3 was sagen. Ich kann mich an eine Veranstaltung mit Herrn Sachs erinnern in der BSU, ungefähr, es war im Mai. Es gab da eine Vorstellung von Studien zum Thema Wohnungswirtschaft. Und er gab den Planern mit auf den Weg, denkt bitte einmal auch an die soziale und kulturelle Infrastruktur. Gut, jetzt haben wir demnächst halt irgendwo noch ein paar Tausend mehr Bewohnerinnen und Bewohner auf den Elbinseln. Und ich wohne selber halt seit 13 Jahren dort und zusammen halt mit zahlreichen Aktiven haben wir 2010 ja die Soulkitchenhalle aufgemacht, dem einen oder anderen bekannt aus dem

Film. Und wir haben es relativ schnell geschafft, den Ort zu etablieren, hatten 30.000 Besucher, 1.000 Mitwirkende, keine öffentliche Kulturförderung, haben versucht, unsere Miete, 15.000 Euro, in der Zeit an die Stadt zu zahlen und die ganze Bauplanung selber zu machen und kamen halt irgendwie so nach ... wir hatten dann eine Betriebsgenehmigung und dann wieder widerrufen wegen Einsturzgefahr.

Und dann haben wir halt uns ab Sommer letzten Jahres zusammengesetzt mit zahlreichen Leuten, auch in verschiedenen Gremien und Strukturen gearbeitet oder beispielsweise mit Studierenden international von der HafenCity Universität, was kann man denn alles da einmal so denken auf dieser Fläche. Und das will ich jetzt im Detail nicht vorstellen, nur vielleicht einmal so ein paar Highlights, dass man sieht irgendwie, wie könnte denn halt dieses Phänomen Kulturkanal auch einmal an einer speziellen Stelle halt sinnvoll dargestellt werden und halt auch, ich habe das auch einmal studiert, irgendwie so Kultur- und Umweltwissenschaften also, und auch unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten. Weil, wir haben dann halt jetzt ein Konzept entwickelt, wo jetzt die sozialen als auch die kulturellen, die ökonomischen und insbesondere auch die ökologischen Belange integriert sind. Also insbesondere 500 Quadratmeter Musikübungsräume, die man auch wieder relativ schnell wieder abbauen und an einen anderen Ort hinstellen kann. Ein großer Garten bis hin halt zu auch so einer vertikalen Pflanzenkläranlage zur Vitalisierung des Veringkanalwassers, weil, mittelfristig wollen wir da halt irgendwie auch (...) machen. Also man braucht irgendwo auch irgendwie so schöne, greifbare Visionen, bis hin zu einer schwimmenden Bühne, die wird gerade halt irgendwie hergerichtet, so eine schöne Lounge am Kanal, die Soulkitchenhalle, klar. Aber nicht halt irgendwie im alten Typus, sondern im neuen Typus, und vielleicht halt auch eine Lichtkunstgalerie in 300 Quadratmetern, die auch im Prinzip so eine „digital Concert hall“ ist, also im Prinzip kann es auch ein Kino sein.

Gut, woran hakt es jetzt? Der Bezirk hat ja dann zwar dann halt auch diese Idee mit dem Kulturkanal aufgenommen und dann eine Potenzialanalyse gefertigt. Und dieses Gebiet, also unser Anpachtungswunsch ist halt irgendwie so das blau Umrandete, das sind irgendwie ungefähr 15.000 Quadratmeter, liegt halt irgendwo zurzeit noch in einem Industriegebiet. Und in der Drucksache wird ja halt auch geschrieben, dass es schön wäre, dass halt irgendwo diese Nutzungskonflikte entschärft werden können. Also wir hatten beispielsweise mit Hellmann noch nie Nutzungskonflikte, ganz im Gegenteil sehen wir jetzt halt einfach einmal die Chance, auch Hellmann zu fördern beziehungsweise die Stadt sollte Hellmann fördern, indem halt beispielsweise flächensparende Logistikkonzepte angedacht werden. Hellmann möchte wahrscheinlich halt gerne ein Citylogistikcenter aufbauen und warum macht man das nicht so wie in Rotenburgsort geplant auf zwei Ebenen?

(Zwischenruf: Genau.)

Also man kann ja auch Fabriken stapeln, ein geflügeltes Wort von unserem Bürgermeister. Und das muss da eigentlich auch möglich sein. Da würden wir gerne halt irgendwie mithelfen und fördern.

Okay, komme ich zum Schluss. Zurzeit wurde unser Anpachtungswunsch nicht ... stattgegeben, vorgestern kam halt eine Mail, sie sind in Verhandlungen mit einem anderen Interessenten, das wird wahrscheinlich Hellmann sein, und mein oder unser Wunsch wäre jetzt quasi, der Bezirk hat keine Handhabe, weil Dilek ist einfach ...

entzieht sich halt jeglicher Aktion, Interaktion auch mit dem Bezirk. Dass auf dieser Fläche die Sanierungsproblematik und dergleichen, habe ich alles in dem Papier, was ich rumgeschickt habe, ja dargestellt, dass diese Fläche erst einmal nicht verwertet wird als Containerlagerstellplätze oder sonst etwas, sondern irgendwo vielleicht auch uns anhand gegeben wird für zwölf Monate, damit halt wir halt das Konzept dort weiterentwickeln können, teilweise können wir halt auch erste Bausteine umsetzen und das fänden wir eigentlich ganz hilfreich und sehen das eigentlich als Beitrag auch, um in der Nach-IBA-Phase wichtige Themen, die halt die IBA vielleicht hätte anders angehen können, irgendwie weiterzubearbeiten, also insbesondere das Thema Metrozonen, also die sinnvolle Verschränkung von Stadt, Hafen, Gewerbe, Wohnen und Kultur. Danke sehr.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Lintl. Als Nächstes habe ich Kerstin Schaefer vorliegen.

Frau Schaefer: Ja, guten Abend, vielen Dank für die Chance, hier zu Ihnen sprechen zu dürfen. Ich befürchte, ich habe mich auch falsch einsortiert, obwohl ich sogar nachgefragt habe, ich bin nämlich auch noch zu Verkehr. Allerdings wollte ich da auf ... ja, also ich wollte mich auf jeden Fall anschließen den Leuten, die hier schon bemerkt haben, dass die S 3 und die S 31 ein ganz großer Schwachpunkt sind in Wilhelmsburg, total überfüllt, kommt man morgens nicht rein. Aber ich habe einen positiven Ausweg gefunden, bin aufs Rad umgestiegen und habe da seit zwei Jahren die Möglichkeit, mit der Fähre 73 zu fahren, was ja eine unheimliche Steigerung meiner Lebensqualität ist. Und Sie müssen da einmal morgens draufgucken, da sind so viele glückliche Leute auf dem Weg zur Arbeit und auch wieder zurück, das ist ganz, ganz großartig, ein ganz toller Fortschritt für Wilhelmsburg. Allerdings wünsche ich mir hier, dass ... der Takt ist ja einmal pro Stunde nur, dass das erhöht wird. Ich bin mit der Fähre hierhergekommen, ich würde wahnsinnig gerne nach dieser Veranstaltung auch mit der Fähre wieder zurückfahren, denn sie ist wirklich eine Alternative zur S-Bahn für mich geworden.

Ich wünsche mir auch, dass man die Fähre nicht isoliert denkt. Ich glaube, die muss noch viel besser an den Busverkehr angeschlossen werden. Ich kann mir sehr gut eine Stadtradstation an der Haltestelle am Anleger vorstellen, denn nicht nur die Menschen, die im Reiherstiegviertel arbeiten und zur Arbeit fahren, haben die Fähre entdeckt, sondern auch die Touristen, die sich Hamburg anschauen, die treffe ich da auch schon. Und die Fähre hat, glaube ich, großes Potenzial auch am Wochenende, viele Passagiere anzuziehen. Auch das müsste man erweitern. Und als Sahnehäubchen würde ich mir dann einen elektronischen Fahrtanzeiger wünschen zur Straße hin, das heißt, wenn ich mit dem Rad da langkomme und die Fähre nicht auf dem Zettel habe und den Fahrplan nicht im Kopf habe, dass ich sehe, in fünf Minuten kommt sie, und dann abbiege und, ja, damit wäre mein Leben in Wilhelmsburg dann auch sehr verbessert, weil, ich will da nicht nur leben und arbeiten, ich möchte auch gerne runter und wieder rauf auf die Insel.

Vorsitzender: Danke, Frau Schaefer. Dann habe ich erneut drauf Mariano Albrecht. Ist der noch da?

(Zwischenruf: Der ist unten irgendwo.)

Gut, dann stellen wir das einmal zurück. Dann nehme ich die nächste Wortmeldung, Frau Hildegard Henatsch.

(Zwischenruf: Hildebrand.)

Was? Hildebrand? Ach, das ist ein Herr Hildebrand.

Herr Henatsch: Ich habe extra Herr dort geschrieben, ich heiße Hildebrand Henatsch, ja.

Vorsitzender: Aber Sie haben ja hier keinen Vornamen hingeschrieben.

Herr Henatsch: Tut mir leid, dass mein Name Hildebrand ist.

Vorsitzender: Ja, okay.

Herr Henatsch: Ich habe einen Punkt unter Qualifizierung und Beschäftigung auf der Elbinsel. Es wurde schon angesprochen, dass Wilhelmsburg eher zu den Stadtteilen in Hamburg gehört oder der Stadtteil in Hamburg ist mit der höchsten Prozentzahl von Arbeitslosen, ungefähr 10 Prozent, das ist das Doppelte von dem, was der Durchschnitt in Hamburg ist, und dass wir eine große Anzahl von Sozialhilfeempfängern haben. Insofern meine Frage oder meine Bitte, was tut der Stadtteil, damit sich das je ändert. Durch die IBA, so gut sie in vielen Bereichen gewesen ist, hat sich an dem Punkt hier auf der Elbinsel nichts geändert. Im Gegenteil, man kann sagen, schon vor der IBA setzte das ein, dass die, ich sage einmal, die Maßnahmen, die damals für Langzeitarbeitslose ergriffen wurden, nämlich dieses sogenannte ... Ein-Euro-Jobs, dass die diese Stellen, dass die also zunehmend reduziert wurden.

Ich bin Mitglied im Vorstand der Arbeitsloseninitiative und wir hatten damals an die sechs Projekte auf den Weg gebracht und hatten bis zu 200 Langzeitarbeitslose beschäftigt. Dann wurden uns diese Stellen alle gestrichen, weil wir nicht genügend von den Beschäftigten in den ersten Arbeitsmarkt vermitteln konnten, die sich auch nicht vermitteln ließen. Kurz und gut, jetzt gibt es diese Beschäftigungsmöglichkeiten nicht mehr.

Jetzt steht hier in dem Konzept, dass also für eine schnelle Vermittlung arbeitsnaher Arbeitsloser gesorgt werden soll, dass eine gezielte Qualifizierung erfolgen soll. Und nachher, drittens geht es um Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten für besonders arbeitsmarktferne Arbeitslose in einem sozialen Arbeitsmarkt. Genau diesen sozialen Arbeitsmarkt, den hatten wir vorher, den gibt es, soweit ich das sehen kann, im Augenblick nicht mehr. Meine Frage, was eigentlich unter diesem sozialen Arbeitsmarkt zu verstehen ist, wie er im Einzelnen aussehen könnte und dass meines Erachtens so ein sozialer Arbeitsmarkt eine ganz dringende Aufgabe gerade für unseren Stadtteil hier in Wilhelmsburg wäre. Vielen Dank.

Vorsitzender: Wir haben das so verstanden, dass Sie gesagt haben, dass für den sozialen Arbeitsmarkt dort mehr getan werden müsse, weil, Fragen beantworten wir nicht.

So, dann als Nächstes habe ich hier Anke Kiewitz.

Frau Kiewitz: Schönen guten Abend, ich bin Anwohnerin seit 40 Jahren auf Wilhelmsburg und ich habe jetzt zum Korallusviertel, neuen Korallusviertel, also da sind Sie sehr schnell drüber hinweggegangen, Herr Walter, also was ich mir dabei denken soll. Ist noch nicht ausgereift, aber ich denke einmal, das, was die IBA 2009 dazu aufgenommen hat an Exzellenzkriterien, das möchte ich doch bitte für Wilhelmsburg und für dieses Viertel auch hier einwerben, wenn ich es darf. Weil, die Menschen, die ich gesprochen habe und die mich auch angesprochen haben, die sehen allmählich dieses Viertel, wo sie drin wohnen, als einen Schandfleck an. Und das stimmt mich also wirklich traurig, weil, das sind sehr, sehr liebe Menschen, die sich auch voll integrieren, obwohl es ein sehr gemischtes Wohngebiet auch ist. Und ich sage einmal, sie mischen sich aber trotzdem positiv bei uns in Wilhelmsburg ein, was auch sehr, ja, wie soll ich es sagen, für mich auch sehr bereichernd ist, weil ich gleich daneben wohne im Wilhelm-Strauß-Weg, wo wir natürlich jetzt im Wilhelm-Strauß-Weg und ich persönlich ja auch seit über gut zehn Jahren an Lärm sowieso schon sehr gebeutelt bin. Weil, Tor-zur-Welt-Schule nach hinten raus, dann die beiden Hochhäuser von der SAGA GWG, das ist dann 13 und, ich glaube, 21, die auch saniert wurden. Dann kam Berta-Krüger-Platz dazu, dann kommt jetzt das Einkaufszentrum.

Der Lärm ist bei uns direkt im Wilhelm-Strauß-Weg also enorm, seit über Jahren. Aber wir machen es gerne, weil, wir sehen ja den Fortschritt und wir lehnen diesen Fortschritt auch nicht ab, obwohl ich ja auch eben erfahren habe, hier im Raum, dass gerade, was jetzt das LunaCenter betrifft, da hat ja auch die öffentliche Hand, glaube ich, Geld zugegeben. Und vielleicht wäre es dann auch möglich, im Moment ist ja noch ein sehr hoher Leerstand da, dass man das vielleicht auch mischen könnte, dass zum Beispiel, ich sag es jetzt 'mal, auch wenn es banal klingt, aber wenn ein Mann jetzt zum Beispiel einmal eine schwarze Krawatte braucht für eine Beerdigung, da hatte ich an und für sich gedacht, da sind wir in Wilhelmsburg so weit, dass wir da nicht mehr nach Harburg oder nach Hamburg müssen, dass wir auch da mit versorgt werden. Aber das tut mir leid, da ist auf der Hinsicht überhaupt nichts passiert, obwohl man uns ja ... ich weiß nicht, ob es stimmt, aber es wurde ja im Stadtteil gesagt, dass eventuell C&A auch reinkommt. Aber was jetzt zum Beispiel die neue Wilhelmsburger Mitte betrifft, um das jetzt auch einmal mit einzubeziehen, ob die nun mit kik zufrieden sind, wenn sie da diese Kleidung haben, das weiß ich nicht. Das müssten Sie an und für sich wissen, weil, Sie holen selbstverständlich ganz tolle Menschen zu uns auf die Insel und wir werden immer mehr und freuen uns auch darüber. Nur, ich habe die Verkehre eben gehört, und dann noch mehr Menschen, dann entscheiden Sie sich doch.

Wir haben uns auf der Insel – ich sag ja, 40 Jahre bin ich dort –, einmal ja schon nicht entscheiden können von der Politik in Hamburg und das war nach der Flut. Wäre da nämlich vielleicht eine Entscheidung getroffen worden, aber das wurde herausgezögert und dann auf einmal musste ja Wohnungsbau her. Das verstehe ich ja auch, jeder soll auch eine Wohnung haben, niemand soll hungern und frieren in unserer Stadt. Da stehe ich auch voll dahinter. Aber dann auf einmal wurde Wilhelmsburg entdeckt, nachdem ja Jahrzehnte auch Hamburg ganz einfach, ich sag 'mal so, unsere tollen Grundstücke am Wasser auch nie bekommen haben. Es sei jedem gegönnt, was er sich leisten kann, das sagt gar keiner, aber trotzdem muss eine soziale gute Mischung auch mit allem, was wir brauchen auf der Insel, gewährleistet werden. Das sehe ich leider nicht so.

Und zu meinem ... Ich hatte mich noch gemeldet, und zwar zum Korallusviertel, das möchte ich soweit zurückziehen, weil Herr Mustafa es ja schon gemacht hat und die Zeit ja auch schon fortgeschritten ist. Nur, wie gesagt, ich würde mich freuen, wenn da die Exzellenzkriterien der IBA von 2009 angewandt werden. Danke.

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Kiewitz. Als Nächste habe ich auf der Rednerliste Frau Hanne Hollstegge.

Frau Hollstegge: Ja, guten Abend, meine Damen und Herren, danke, dass wir zu später Stunde hier noch zusammen sind. Ich habe nur kleine Anliegen, ganz praktisch, und zwar geht es ums Sparen. Und ein Vorschlag ist, dass zum Beispiel leerstehende Gewerberäume der SpriAG, die es auch auf Wilhelmsburg gibt, günstigerweise einmal zu vermakeln, nicht nur zu warten, bis irgendwer, der hochpreisig bezahlen kann, kommt. Dann würde ich das, was Vorrednerinnen und Vorredner schon erwähnt haben, noch einmal unterstreichen wollen, und zwar, dass Sie natürlich die alte Weisheit schon im Kopf haben, aber auch vielleicht umsetzen im Sinne der Chancengleichheit, schließlich sind ja viele Sozialdemokraten, und zwar hinsichtlich, dass die Euros, die Sie jetzt einsetzen für Kinder, für Jugendliche, für Leute, die aus osteuropäischen Ländern zu Ihnen kommen, zu uns kommen, nach Wilhelmsburg kommen, auch nach St. Pauli, wo ich herkomme, dass die Menschen unterstützt werden, weil das, was Sie jetzt investieren, ist eine viel, viel geringere Summe als das, was Sie später investieren müssen.

Der andere Punkt, den ich ansprechen möchte, ist das Thema Verkehr, und zwar ist Tempo 30 schon erwähnt worden von Herrn Läßle und von anderen. Tempo 30 lässt sich preisgünstigst einbauen. In der Harburger Chaussee war ich ganz beglückt zu sehen, dass Tempo 30 angeboten wird beziehungsweise verpflichtend wird. Dann sah ich das Kleingedruckte, nur für die Nachtzeiten. Und ich finde das eine Unverschämtheit, dass Menschen, die dort wohnen, diese Lkws so ertragen müssen. Das finde ich unsozial. Und wenn Sie Tempo 30 dann schon einmal verkehrslenkenderweise einführen würden in der Mengestraße, in der Neuenfelder Straße und in anderen Straßen wie der Veringstraße, was hier eben schon eingefordert wurde, dann würden Sie merken, dass diverse Lkw-Fahrer keine Lust darauf hätten, diese Wege zu fahren, und das wäre gleichzeitig eine ganz gute Möglichkeit, auch den Radverkehr auf der Straße weiter voranzubringen. Danke schön.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank. Ist inzwischen Herr Albrecht wieder da?

(Herr Albrecht: Ja, ...)

Sie hatten sich noch einmal zu Wort gemeldet?

(Herr Albrecht: Ja.)

Herr Albrecht: Aber ganz kurz. Da geht es noch einmal um die Mittelachse, Assmannkanal, Assmanns Garten heißt das so schön im Konzept.

Mein Ansatz ist, ich habe das vorhin schon gesagt, sollte man das tun, das gebe ich zu bedenken, zerstört man einfach ein soziales Feld, ein soziales Umfeld, in dem

sich Bevölkerung aus dem Reiherstiegviertel günstig mit Naherholungsraum versorgen kann, und zwar durch die Nutzung der Kleingärten, a) durch die Kleingärtner selbst, b) durch Anwohner, die dort als Multiplikatoren auftreten, die am Vereinsleben teilnehmen.

Bebauung. Was spricht dagegen? Eigentlich gar nichts. Nur dort nicht. Es ist am Haulander Weg von der Holsten-Brauerei die Rede. Wir haben in ganz Wilhelmsburg und nicht nur in Wilhelmsburg, sondern in ganz Hamburg und im ganzen Bundesgebiet unwahrscheinlich viele Flüchtlinge. Wie behandeln wir die denn perspektivisch? Wo sollen die denn einmal wohnen, wenn sie den Status des Einwanderers erreichen? Dann brauchen wir Wohnungen und dann brauchen wir Smart Price Houses, die auch smartpreisig vermietet werden sollten. Und den Wohnungsbau, den ich sehe in dem Konzept, der hat mit Smartpreisen nichts zu tun. Tut mir leid. Und das würde ich wirklich noch einmal zu bedenken geben, wie Wohnungsbau wo stattfinden kann, wenn auch auf Wilhelmsburg.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Herr Albrecht. Wir kommen dann zum Kapitel 6 und da habe ich eine Wortmeldung von Helga Stöver.

Frau Stöver: Ja, ich sage auch guten Abend, meine Damen und Herren, Herr Professor Walter und die Abgeordneten hier, Herr Vorsitzender. Wir haben das Thema „Sprung über die Elbe“ und ich muss Ihnen sagen, ich habe noch nie so viel von Wilhelmsburg gelernt wie heute Abend. Also ich finde das sehr toll, wie diese engagierten Damen und Herren hiersitzen, um ihren Stadtteil vorzutragen. Nun gehört zum Sprung über die Elbe auch Harburg und wir haben in Harburg ein ganz aktuelles großes Problem, das ich ganz kurz, ich habe gesagt, in eigentlich drei Sätzen, anbringen möchte. Ich habe einen Appell an diesen Ausschuss, an diesen Stadtplanungsausschuss, ich habe einen Appell an die Behörde Stadtentwicklung, einen Appell an die Sozialbehörde und an die Innenbehörde. In Harburg gibt es den Binnenhafen, der in einem aufstrebenden Wohngebiet und auch neuen Gebiet für diesen Stadtteil wichtig ist. Und alle wissen, dass morgen ein Hotelschiff kommt, in dem 200 Flüchtlinge einziehen sollen. Und ich mache den Appell an dieses Gremium, das auch bitte weitergetragen werden soll an den Senat: Lösen Sie das Problem der ... es gibt eine Investitionsbremse im Binnenhafen, also der Wirtschaft der dort Wohnenden und der Flüchtlinge. Lösen Sie das Problem eigentlich überregional, über alle Behörden hinweg und nicht jede Behörde für sich. Wir stecken in dieser Gedankenweise einfach in einer Ecke und wissen nicht, was wir machen sollen. Ich möchte diesen Appell an dieses Gremium richten. Vielen Dank.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Frau Stöver. Das war die letzte mir vorliegende Wortmeldung. Ich frage noch einmal in die Öffentlichkeit hinein: Gibt es weitere Wortmeldungen? Ich sehe, das ist nicht der Fall. Damit schließe ich die öffentliche Anhörung und schließe auch das Wortprotokoll.

## **Zu TOP 1d)                    Senatsbefragung durch die Ausschussmitglieder (WORTPROTOKOLL)**

Meine Damen und Herren, wir kommen dann zu den Tagesordnungspunkten c) und d). C) haben wir ja so quasi schon mit abgehandelt mit den vielen Zwischenfragen

von Frau Sudmann, sodass wir, glaube ich, wenn da kein Bedarf mehr besteht, c) noch weiter abzuhandeln, dann hier direkt in die Senatsbefragung gehen können. Können wir so verfahren? Ich frage einmal in den Ausschuss hinein.

(Zwischenruf: Ja.)

Gut. Dann werden wir dann zum Punkt d) kommen und dann bitte ich hier um Wortmeldungen der Abgeordneten. Frau Sudmann.

Abg. Heike Sudmann: Vielen Dank. Vielen Dank auch für das Lob für meine Fragen, das höre ich immer gerne. Ich will einmal eins vorwegschicken. Wir haben ja heute, finde ich, eine sehr konstruktive Anhörung gehabt. Ich habe jetzt eigentlich nur Beiträge gehört, wo uns die Bürgerinnen und Bürger, die den Sprung über die Elbe in die andere Richtung heute geschafft haben, uns sehr viel Information gegeben haben. Und um es konstruktiv zu sagen, ich bitte den Senat, dass Sie diese Drucksache, die Sie geschrieben haben, noch einmal zurückziehen, dass Sie das jetzt nicht zur Kenntnis geben, sondern sagen, Sie haben so viele Hinweise bekommen, was nicht berücksichtigt wurde, Sie haben so viele Hinweise bekommen, was in dem Beteiligungsprozess, den Sie ja vorhin so hochgelobt haben, was sich nicht wiederfindet in dem Rahmenkonzept, dass Sie sagen, okay, wir haben hier einen Entwurf euch präsentiert, es kann aber heute nur ein Entwurf sein, weil einfach viele Sachen nicht aufgetaucht sind. Und ich sehe schon, Frau Blankau wird schon leicht erregt. Frau Blankau, Sie haben ja vorhin so im Nebensatz zu mir gesagt, ich hätte Klasse mobilisiert. Ich habe nicht mobilisiert, die Menschen, die heute hier sind, die sind gekommen, weil Sie die Interessen nicht vertreten haben. Sie haben sie nicht berücksichtigt. Und ich kann verstehen, wenn Leute sagen, wir sind vielleicht in den Beteiligungsprozess reingegangen, den neuen, weil wir dachten, wir haben noch einmal die Hoffnung, trotz der Wilhelmsburger-Reichsstraßen-Erfahrung, wir haben die Hoffnung, wir werden ernst genommen. Wenn ich dann aber heute höre, es ist weiter gebröckelt, im Laufe des Prozesses sind ganz viele Forderungen nicht mehr bei der BSU oder, weiß ich, bei der IBA, bei Herrn Hellwig nicht mehr angekommen und nicht mehr aufgenommen worden, sollte Ihnen das zu denken geben. Sie verlieren ja nichts. Sie verlieren doch nichts, wenn Sie sagen, okay, wir machen das und wir machen eine Neufassung. Das würde ich erst einmal vorwegschicken.

Dann hätte ich jetzt etliche Fragen, aber ich will einmal mit zwei Hauptpunkten anfangen. Sie haben gesagt oder – es kam ja auch noch einmal aus dem Publikum, es findet sich auch eigentlich immer wieder in den ganzen alten Drucksachen, auch in dieser Drucksache – Wilhelmsburg soll nicht weiter zerschnitten werden, nicht zerschnitten werden durch die Hauptverkehrsstraßen. Ich habe wirklich mit Erstaunen gesehen, das war mir vorher gar nicht so bekannt, was Sie jetzt in Wilhelmsburg planen, dass Sie jetzt sagen, okay, wir verlegen die Wilhelmsburger Reichsstraße, wenn Sie es denn wirklich schaffen, wie Sie es finanzieren, das wissen wir alles noch nicht. Sie verlegen sie an die Bahntrasse, aber Sie schaffen jetzt auf einmal neue Verkehrsstraßen. Und ich fand es wirklich sehr eindringlich, was beschrieben wurde, dass dieser Ring, den Sie jetzt, den Innererschließungsring, den Sie bauen wollen, dass es eine wahnsinnige Verkehrsbelastung wird für Wilhelmsburg. Und als Herr Walter, Sie haben ganz zu Anfang die Zahlen zum Straßenverkehr da hingeworfen, wo ich dachte, es kann nicht sein, das waren ja teilweise Verdoppelungen. Diese ...

(Zwischenruf)

– Doch. Was Sie an der Dratelnstraße hatten, die Dratelnstraße mit der Anschlussstelle ... ich vergesse immer den Namen, also nicht Rotenhäuser Straße, etwas vorher, da hatten Sie auf einmal 24.800 Fahrzeuge stehen, vorher waren noch nicht einmal 10.000 da. Oder auch die Dratelnstraße auf Höhe Neu..., quatsch, wie heißt sie jetzt, Neuenfelder Straße, da haben Sie Verdoppelungen. Und da kann ich verstehen, dass alle Menschen sagen, wir sind in die Wilhelmsburger Mitte gezogen, uns wurde gesagt, das vorhin noch eine Bürgerin auch so schön formuliert, Sie haben Wohnungsbau dort gemacht und jetzt sagen Sie, wir können aber den Schwerlastverkehr nicht raushalten, wir können überhaupt den Verkehr nicht raushalten, das kann nicht sein. Und ich habe auch in der Darstellung von Herrn Walter nicht verstanden, dass Sie gesagt haben, zur Neuenfelder Straße wird nicht mehr Verkehr sein. Aber auf der Dratelnstraße ist wesentlich mehr Verkehr. Wie kommt denn der da eigentlich hin? Das ist mir auch nicht ganz klargeworden. Also ich finde, da müssen Sie noch relativ viel sagen ...

Bevor ich jetzt die anderen Fragen stelle, kann ich aber einen Punkt feststellen, ich bin davon ausgegangen, dass der Sprung über die Elbe federführend – Herr Kienscherf, ganz ruhig – federführend ...

(Zwischenruf Abg. Dirk Kienscherf)

... von der BSU geplant wird, dass aber die anderen Behörden beteiligt werden, dass sie ... vor allem die Verkehrsbehörde und die Wirtschaftsbehörde, das ist ja eine Behörde in Hamburg, dass die auch mit Ihnen gemeinsam plant. Ich habe eindeutig das Gefühl, und das ist auch von einigen Bürgerinnen gesagt worden, die Stadtentwicklung steht an allerallerletzter Stelle und alles andere, Verkehr, Wirtschaft, Hafen, hat die Stadtentwicklung teilweise wirklich überrollt.

Vorsitzender: Frau Senatorin.

Senatorin Blankau: Zum einen, zum Verkehr wird Herr Hoyer gleich noch Stellung nehmen. Die Zahlen, die Sie eben da gebracht haben, zeigen mir auf, Frau Sudmann, dass Sie sich in Wilhelmsburg tatsächlich auch nicht so gut auskennen. Beispielsweise wird die Neuenfelder Straße alleine schon durch die fehlenden Abfahrten der Wilhelmsburger Reichsstraße entlastet werden und in der Dratelnstraße kommen andere Verkehre an. Aber das wird Herr Hoyer gleich machen.

Übrigens, die Anmerkungen der Bürger und Bürgerinnen, die meisten sind mir bekannt. Das, was wir vorgelegt haben, ist das Ergebnis dessen, was wir in den letzten vergangenen Jahren umgesetzt haben und wie wir weiter den Sprung über die Elbe fortsetzen wollen. Die Federführung für die stadtentwicklungspolitische Planung liegt ja jetzt beim Bezirk – von Ihnen und den GRÜNEN und anderen immer gewollt, dass diese Dezentralisierung auch stattfindet, weil die Bürgerbeteiligung dann natürlich auch eine gewichtige Rolle spielt.

Darüber hinaus haben wir die Bürger und Bürgerinnen beteiligt und es ist natürlich etwas, was manchmal außerordentlich schwierig ist auch zu verstehen. Es sind hier ein paar Anregungen auch da gewesen, die wir in den weiteren Planungsprozess

sicherlich auch mit aufnehmen werden, aber dies ist erst einmal ein Rahmenkonzept, das ja überhaupt gar kein Baurecht in der Weise auslöst, sondern dass es erst in der Perspektive weitergehen wird.

Und, wenn ich das einmal fragen darf, also ich bin ja selbst im Süden Hamburgs aufgewachsen. Und ich bedauere, dass nur Frau Stöver eine Frage gestellt hat, denn in Harburg sind die verkehrlichen Probleme genau die gleichen. Darüber können Sie diskutieren, da gibt es die wunderbare Stader Straße, die Richtung Cuxhaven fährt. Da gibt es die wunderbare Güterbahn, die Hafensüdostbahn. Das sind alles Emissionen, die vergleichbar sind mit Wilhelmsburg. Und wir sind bemüht, auch da

(Zwischenruf)

– ja im Planungsprozess auch Veränderungen herbeizuführen. Das Problem bei der Debatte ist allerdings, dass man immer auch die Gesamtstadt im Auge haben muss. Und das eine, was schön ist, nämlich, dass wir die Elbe, Hafen haben, ist natürlich auch ein Problem, um vom Süden in den Norden zu kommen, weil, da gibt es nicht so allzu viele Möglichkeiten. Und da muss man natürlich auch die finanziellen Bedingungen berücksichtigen.

Und ich finde auch, dass gerade die Bildungsoffensive in Wilhelmsburg fortgesetzt werden muss, allerdings, wenn ich mir die bildungspolitische Infrastruktur mittlerweile angucke, die auf Wilhelmsburg entstanden ist, muss ich sagen, das ist einzigartig in Hamburg für einen Stadtteil. Wir holen da jetzt nach über Schulbau Hamburg, aber in Wilhelmsburg sind Infrastrukturen entstanden, die jedenfalls im Vergleich zu vor zehn, 15 Jahren mit Wilhelmsburg alt nichts mehr zu tun haben.

Und dann würde ich mich auch gerne an die Bürger und Bürgerinnen aus Wilhelmsburg jetzt richten, die hier sind. Wilhelmsburg hat 50.000 Einwohner und Einwohnerinnen. Ich bin mittlerweile ja ganz viel in Wilhelmsburg, im Übrigen auch im Korallusviertel. Wir haben ... ich habe mir auch die Wohnungen und Häuser angeguckt und ich bin froh, dass die Gafah jetzt tatsächlich anfängt, da Geld zu investieren. Das wird aber einige Jahre brauchen. Und wenn man baut und das kein städtisches Grundstück ist, brauchen wir immer auch private Investoren. Das gilt allerdings auch für andere Stadtteile. Aber die meisten Bürger und Bürgerinnen Wilhelmsburgs, mit denen ich rede, die sind total begeistert über diesen Prozess, der da jetzt ausgelöst worden ist.

(Zwischenrufe)

– Ja, im vergangenen Jahr beispielsweise haben wir Tag der offenen Tür gemacht, da waren über Tausend Wilhelmsburger und Wilhelmsburginnen, die wirklich begeistert über den Entwicklungsprozess berichtet haben. Und auch das müssen wir alle gemeinsam, glaube ich, zur Kenntnis nehmen. Und dann geht es immer darum, wie wir diesen Prozess fortsetzen können, und dann geht es auch um Koordinieren und um Beteiligung.

Und Beteiligung heißt maßgeblich, dass wir in den Planungswerkstätten natürlich auch die unterschiedlichsten Argumentationen angehört haben und die zur Kenntnis genommen haben. Und da möchte ich einen Hinweis geben. Ich habe beispielsweise einen Brief des Industrieverbandes, gemeinsam geschrieben mit dem Hafenverband,

gekriegt, dass die sich empört haben über diesen Meinungsbildungsprozess, der ja zur Folge haben würde, dass die Gewerbe und Industrie verdrängt werden würden und voran würde auch Professor Walter schreiten, der gar nicht mehr die Interessen Hamburgs, nämlich auch die ökonomischen Interessen Hamburgs im Visier hat. Und das zeigt eins: Politik, und das gilt auch für Abgeordnete wie auch für den Senat, können nicht nur einzelne Interessen im Fokus haben, sondern wir haben ungeHoyer viele Nutzungskonflikte in einer Stadt und ganz viele unterschiedliche Interessen. Wenn ich das einmal sagen darf, Kleingärten dürfen nirgendwo verlagert werden.

(Zwischenruf)

Da ist immer die Argumentation, ich meine das jetzt nicht bezogen auf Wilhelmsburg, da ist immer die Argumentation, also es gibt doch noch irgendwie genügend Flächen hier in Hamburg, die bebaut werden können, aber bitte keine Kleingärtenflächen. Und insbesondere, wenn sie uns verlagern an den Stadtrand, da wollen wir gar nicht hin. Grünanlagen dürfen nicht bebaut werden, weil ... ja, also, da gibt es besondere Arten, besondere Pflanzen, das geht nicht. Wir brauchen aber Wohnungsbau.

Und ich könnte noch ganz viele andere Dinge aufzählen deswegen, das will ich aber gar nicht machen. Ich will nur mitteilen, dass wir versucht haben, auch in dem Prozess der letzten Jahre, die unterschiedlichsten Interessen unter einen Hut zu bringen. Und Herr Köpke, über Jahre hinweg, vielen Dank, dass Sie mich noch einmal wieder gelobt haben wegen des Landschaftsschutzgebietes. Auch da hat es Nutzungskonflikte und Interessenkonflikte gegeben und da haben wir uns durchgesetzt. Und wenn Sie sich das Bild vergegenwärtigen von dieser grünen Elbinsel, dann können Sie eins feststellen, dass es in Hamburg Quartiere gibt, wo es deutlich mehr Verkehre auch gibt direkt und keine Grünflächen sind und man auch noch nicht einmal die Möglichkeit hat, über die Straße zu gehen und im Insepark spazieren zu gehen, der jetzt entstanden ist.

Und insofern ist das, was wir vorgelegt haben, eine Entwicklung, die auch in unterschiedlichen Diskussionsprozessen stattgefunden hat. Und ich bedauere, dass sich nicht mehr Menschen in Wilhelmsburg beteiligt haben an den ganzen Beteiligungsprozessen auch der IBA, aber es haben sich Menschen beteiligt, die auch heute wieder da sind und das begrüße ich auch. Und die werden auch im weiteren Planungsprozess von allen Beteiligten einbezogen. Und insofern, Frau Sudmann, glaube ich, habe ich Ihre Frage beantwortet. Also, wir sehen gar keinen Anlass, etwas zu verändern, weil dies ein Planungsentwurf ist, ...

(Zwischenruf)

... der die Grundlage bildet für den weiteren Beteiligungs- und Entwicklungsprozess auf der Elbinsel. Und jetzt gebe ich an Herrn Hoyer weiter, der ja jetzt zu den verkehrlichen Auswirkungen etwas sagen will.

Herr Hoyer: Vielen Dank, Frau Senatorin, Herr Vorsitzender, ich möchte das aufgreifen, was Frau Senatorin Blankau gerade gesagt hat zum Beteiligungsprozess. Und ich möchte das aufgreifen, was ganz zu Anfang gesagt wurde von Herrn Dr. Humburg. Er hatte das Motto vorangestellt, wir waren schon einmal weiter. Und ich beurteile jetzt einmal die verkehrliche Perspektive seit dem Kühlhausbrand, das Wilhelmsburg, wie sich da Wilhelmsburg entwickelt hat verkehrlich.

(Zwischenruf: Können Sie das Mikro ein bisschen dichter nehmen?)

Ist das jetzt besser? Gut, Entschuldigung. Kühlhausbrand war 1984. Und in 1984 war Wilhelmsburg ein Stadtteil, der durchsetzt war ganz dispers von Gewerbe, von Gewerbebetrieben, die Verkehre erzeugt haben, die dort rumgegurkt sind, ganz dispers auf den Straßen im Wilhelmsburger Westen, im wahrsten Sinne des Wortes, die nicht steuerbar waren. In den Achtzigerjahren gab es in Wilhelmsburg an der Rotenhäuser Straße ein Zollamt. Und es gab noch nicht die deutsche Einheit. Das soll heißen, dieses Zollamt hat nahezu sämtliche DDR-Laster und Ostblock-Lkws angezogen, über die Neuhöfer Straße, Veringstraße, die dort, insbesondere auch am Wochenende, die Straßen zugeparkt haben am Rotenhäuser Damm und sonst wo, an der Bonifatiusstraße, vor der Grundschule Bonifatiusstraße, am Groß Sand. Dank der deutschen Einheit ist dieses Zollamt verschwunden. Dank der geopolitischen Entwicklungen in Osteuropa ist der Aldi für Polen, Weißrussland und andere Staaten an der Georg-Wilhelm-Straße, das war der erste Aldi an der Georg-Wilhelm-Straße in Wilhelmsburg überhaupt, für diese Menschen nicht mehr notwendig zur Versorgung. Dort haben die Lkw-Fahrer dann übers Wochenende gewartet, bis der Aldi aufmacht, und haben die Georg-Wilhelm-Straße zugeparkt.

Weiter, wir haben die Rotenhäuser Straße gehabt mit der Stiftung des Altenheims ...

(Zwischenruf)

... und den Gewerbegebieten in der Dratelnstraße beziehungsweise in der Jaffestraße. Hier ist häufiger der Name ProGeCo gefallen. Es war eine attraktive Achse, von der Neuhöfer Straße aus dem Hafen kommend über die Veringstraße am Zollamt Rotenhäuser Straße vorbei oder über die Neuhöfer Straße und dann die Georg-Wilhelm-Straße hier über die Rotenhäuser Straße östlich der Georg-Wilhelm-Straße, dann in dieses Gewerbegebiet zu fahren, an einer Kreuzung, an der bedingt durch die beiden Schulen ganz viele diagonale Verkehrsbeziehungen auch gerade von Schulkindern waren. Und ich erinnere gerade an den tragischen Unfall an der Stresemannstraße, bei Lkws ist das Problem der tote Winkel beim Abbiegen.

Anfang der Neunzigerjahre war es möglich, die Rotenhäuser Straße unter der Wilhelmsburger Reichsstraße für den Lkw-Verkehr zu unterbinden. Es können seitdem nur noch Pkws dort durch. Und seitdem ist gerade auch dieser Teil der Rotenhäuser Straße deutlich entlastet beziehungsweise es sind überhaupt keine Lkws mehr in dieser Rotenhäuser Straße. Es gibt zig andere Beispiele. Das Krankenhaus Groß Sand ist gezeigt worden. Als es noch nicht umgebaut war und umgenutzt war zur Reha, war dort ein Schlupfloch für Lkws aus der Ecke Industriestraße/Bei der Wollkämmerei in die Ecke zu kommen, nach Wilhelmsburg in den ... Reiherstiegviertel reinzufahren. Wir haben damals die Straße Groß Sand aufgegeben, die Stadt hat die Straße Groß Sand aufgegeben und es ermöglicht, dass sie in das Krankenhausgelände integriert wird, und damit da ein Mauselloch zugemacht.

Es gibt das sogenannte Sanierungsgebiet Vogelhüttendeich, Vogelhüttendeich/Fährstraße, wo in den Achtzigerjahren mit sehr viel Aufwand an Städtebauförderungsmitteln Städtebau betrieben worden ist, wo eben auch durch diese Stadtsanierung dafür gesorgt wurde, dass die Lkw-Verkehre, die den

bequemen Weg von der Harburger Chaussee kommend über Georg-Wilhelm-Straße in Richtung Reiherstiegumgehung, dass diese Lkws diese Abkürzung so nicht mehr benutzen. Wir haben in dem Zusammenhang auch viele weitere kleinere Maßnahmen ergriffen. Am östlichen Vogelhüttendeich, wo auch eine beliebte Abkürzung vom Gewerbegebiet Schlenzigstraße rüber in Richtung Reiherstiegumgehung war, sind Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ergriffen worden. Dies hat zu einem Wandel in diesem Straßenteil geführt. Das Gleiche gilt für die Industriestraße, und zwar gegen ganz, ganz massiven Widerstand der Gewerbebetriebe dort ist die Industriestraße in Höhe der Honigfabrik so abgeklemmt worden, dass es für einen ortsansässigen, namhaften Paketdienst wirklich nicht mehr attraktiv ist, die Abkürzung über Vogelhüttendeich/Industriestraße zu seinem Standort zu nehmen.

Es lässt sich weiter fortsetzen, was hier in den letzten 30, 40 Jahren in Wilhelmsburg, im Wilhelmsburger Westen für die Wohnqualität und die Lebensqualität in diesem Stadtteil getan wurde. Und jetzt wird die Wilhelmsburger Reichsstraße verlegt. Es kommen 50.000 Fahrzeuge täglich weg, weg aus diesem Stadtteil, ran an die Bahn, an eine andere Trennwirkung, das muss man zugeben, das ist eine Trennwirkung, die ist nicht schön aus verkehrlicher Sicht, aber hier kommen 50.000 Fahrzeuge raus. Es werden 25.000 Menschen von Lärm entlastet, also da ist es wirklich schwierig zu sagen, wir waren schon einmal weiter.

Ich möchte noch ganz grundlegend jetzt einmal zu einem Punkt erklären, der vielleicht auch viele Fragen beantwortet, die vorhin hier in den zurückliegenden Stunden vorgetragen wurden. Wir haben um Wilhelmsburg herum eine Gewerbestruktur, die ist in der Drucksache auch beschrieben. Wir haben oben an der Schlenzigstraße Gewerbebenutzungen, wir haben oben an der Ernst-August-Schleuse zurückliegend hinter dem Deich Gewerbebenutzung und Container, wir haben an der Industriestraße, also im Westen, am Veringkanal, Gewerbebenutzungen, wir haben an der Schmidts Breite, Georg-Wilhelm-Straße Gewerbebenutzungen. Und alle diese Gewerbebenutzungen erzeugen Verkehr.

Es ist ein Trugschluss, aus einem Container, den ich im Straßenbild sehe, zu schließen, das ist hafenbezogener Verkehr oder das sei Durchgangsverkehr, also Verkehr zum Beispiel von Altenwerder nach Chemnitz oder sonst wohin. Wir wissen, und das wissen wir auch seit den Neunzigerjahren zum Beispiel, dass die Verkehre, die in Wilhelmsburg auf diesem sogenannten äußeren Haupterschließungsring oder wie man ihn nennen will, jedenfalls auf dieser Straße Harburger Chaussee, Reiherstiegumgehung, Wollkämmerei, die übrigens nach der Flut extra auch geschaffen worden ist, um eben Verkehre aus dem Wilhelmsburger Westen herauszuhalten, .... Wir haben auf diesem Ring, in Tüddelchen, praktisch nur stadtteilbezogenen Ziel- und Quellverkehr beziehungsweise Binnenverkehr, der durch die gewerbliche Nutzung dort erzeugt wird. Das heißt, dieser Verkehr ist praktisch auch nicht verlagerbar, er ist bezogen auf diesen Stadtteil und dieses ist belegt durch unter anderem eine sehr umfassende Kennzeichenerhebung, die in dem Jahre 1996 erstellt wurde und die 2009 im Zusammenhang mit den Untersuchungen zur Wilhelmsburger Reichsstraße sich bestätigt hat. Das heißt also, das, was zum Beispiel, und das ist auch hier angeführt worden, die HPA vor einigen Jahren einmal aufgetragen hat aus ihrer Hafensicht, dieses Bild, was auch an der Wand war mit den roten Straßenmarkierungen und den Beschränkungen auf 7,5 Tonnen, die HPA stört das nicht, wenn man in Wilhelmsburg

Gewichtsbeschränkungen auf 7,5 Tonnen auf diesen Straßen anordnen würde, weil, es sind eben nicht diese hafenbezogenen Durchgangsverkehre. Es sind tatsächlich die Binnenverkehre und die Ziel- und Quellverkehre, die man leider, und das sage ich jetzt als Bewertung, die man leider nicht verlagern kann. Ich weiß, dass sie eine Belastung sind, aber ich kriege sie nicht weg und deshalb muss ich mit ihnen verträglich umgehen.

Und verträglich umgehen heißt, sie möglichst dort zu bündeln, wo sie nicht stören. Sicherlich stören sie, wenn man an die Fährstraße zieht, ans äußerste Ende und dort wohnt, stört der Lkw, der vorbeifährt. Aber wenn Sie sich die Struktur entlang dieser Route, sage ich einmal, anschauen, werden Sie feststellen, dass dort eben überwiegend auch gewerbliche Nutzungen sind. Und die Alternative wäre eben, so, wie ich es eben schon dargestellt habe, zum Beispiel so ein Mauselloch wie an der Rotenhäuser Straße unter der jetzigen Wilhelmsburger Reichsstraße wieder aufzumachen. Und ich glaube, das kann keiner sich hier vorstellen in diesem Raum und wünscht sich auch keiner.

Zur neuen Mitte in Wilhelmsburg, zur Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße und dem Thema Dratelnstraße. Die Dratelnstraße liegt nicht wie die Georg-Wilhelm-Straße mitten in Wilhelmsburg in Nord-Süd-Richtung. Die Dratelnstraße liegt relativ weit im Osten und sie liegt im Übrigen im nördlichen Teil weitgehend eben umgeben, auf der Ostseite und auf der Westseite, auch von Gewerbe. Da sind Großverbraucherlager, dort sind Großhandelsunternehmen, also die Heizkessel lagern und dergleichen, die durchaus Lkw-Verkehre erzeugen, die heute auch schon Lkw-Verkehre erzeugen und die auch zukünftig dort Lkw-Verkehre erzeugen. Es sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße die unterschiedlichsten Planfälle gerechnet worden, wie sich diese Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und auch die neue Anschlussstelle Rotenhäuser Straße auf die Verkehre, gerade auch auf die Verkehre an der Dratelnstraße und der Neuenfelder Straße, Mengestraße, in der Neuen Mitte auswirken. Es sind Szenarien zugrunde gelegt worden in unterschiedlichen Netzkonstellationen und in unterschiedlichen stadtentwicklungspolitischen Stadien, sprich also mit der Entwicklung in Rotenburgsort, mit der fertigen HafenCity-Ost, mit verschiedenen anderen Dingen noch. Und ich möchte jetzt gerne einmal aus diesen Untersuchungen, die im Zusammenhang mit der Wilhelmsburger Reichsstraße dann auch kleinteilig für Wilhelmsburg angelegt worden sind, zitieren. Sie können das auch gerne nachlesen, diese ganzen Untersuchungen stehen auf der Homepage der BWVI eben unter dem Stichwort Planfeststellung Wilhelmsburger Reichsstraße.

Und ich greife jetzt einmal einzelne Straßenteile heraus und fange einmal an mit der Mengestraße im Bereich des Rathauses. Diese Mengestraße hat heute rund 20.000, 22.000 Fahrzeuge an den Anschlussstellen, an den Rampen, wo die Wilhelmsburger Reichsstraße heute runterkommt. Wenn man unterstellt, es würde nichts passieren, die Wilhelmsburger Reichsstraße bleibt so, wie es ist, es bleibt alles so, wie es ist, aber wir haben eine HafenCity-Ost und so weiter und die allgemeine Verkehrsentwicklung, würde dieses auf 30.000 anwachsen. Bei einer verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße mit gesperrter Rotenhäuser Straße hätten wir in 2025 an dieser Stelle nur noch 15.500 Fahrzeuge. Wir werden also dadurch in diesem Bereich der neuen Mitte eine Abnahme bekommen. Es sind nicht nur oben die 50.000 Autos weg, sondern unten auf der Mengestraße, Neuenfelder Straße sind auch noch weniger Autos. Ich kann das auch für die Neuenfelder Straße im weiteren

Teil, wo jetzt die BSU ist, hier belegen. Und das muss man, glaube ich, einmal wirklich sagen, um diese sicherlich durchaus verständlichen Befürchtungen, die da sind, dass alles kaputtgeht, aber man kann sie tatsächlich entkräften, es wird sich tatsächlich so entwickeln, wie man es sich städtebaulich vielleicht noch besser wünschen könnte, aber wie es eben tatsächlich auch gut machbar ist.

In der Neuenfelder Straße im Westen, das ist also praktisch in Höhe des Berta-Kröger-Platzes, haben wir heute 13.000 Fahrzeuge mit 8 Prozent Lkw-Anteil. Das wird runtergehen auf 10.000 Fahrzeuge, ebenfalls mit 8 Prozent Lkw-Anteil. Die Neuenfelder Straße vor der BSU hat heute 15.000 Fahrzeuge mit 8 Prozent Lkw-Anteil. Wenn nichts passieren würde, wenn man nichts machen würde, würde das anwachsen auf 17.000. Mit der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße geht das runter auf 12.000 Fahrzeuge. In der Neuenfelder Straße Ost, das ist also praktisch unmittelbar an der Einmündung von der Dratelnstraße, haben wir heute 15.000 Fahrzeuge, das würde hochgehen auf 19.000, wenn ich nichts tue, und wir werden zukünftig 14.000 dort haben. In der Dratelnstraße selber ... oder fangen wir in der Rubbertstraße an, haben wir heute 5.000 Fahrzeuge, wir werden zukünftig 11.000 Fahrzeuge haben. Ich bitte Sie, vergegenwärtigen Sie sich den Straßenraumeindruck von der Rubbertstraße. Das ist tiefstes Gewerbegebiet, links stehen Hallen, rechts sind einzelne Handwerksbetriebe, es ist eine Gerüstbaufirma dort, eine Grundbaufirma, es ist wirklich nicht ein besonders urbaner Ort, wo diese Verdoppelung eben sich abspielen wird. Die Dratelnstraße Nord bekommt mehr Verkehr im Bereich der Anschlussstelle beziehungsweise zwischen der Rotenhäuser Straße und der Thielenstraßenbrücke. Das kommt aus der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße, aber man muss auch ganz deutlich sagen, was da zusätzlich auch noch miteingerechnet ist: Es sollen, da korrigieren Sie mich bitte, Frau Senatorin, aber ich habe im Kopf, es sollen insgesamt 6.000 Wohnungen entstehen auf den Flächen, die dort durch die Wilhelmsburger Reichsstraße frei werden beziehungsweise wo eben aufgrund der Lärmsituation Städtebau stattfinden kann. Und wenn es 4.000 sind, man muss sich vergegenwärtigen, 6.000 Wohnungen bedeuten 15.000 Pkw-Fahrten zusätzlich. Das heißt also, die Belastungen, die auf die Dratelnstraße draufkommen gegenüber heute, sind nicht nur generiert durch die Verlegung der Anschlussstelle der Wilhelmsburger Reichsstraße, da finden nämlich, was die Verkehre angeht, Verlagerungen statt. Die Betriebe, die heute an der Mengestraße auf die Wilhelmsburger Reichsstraße fahren, kommen aus dem Bereich Schmidts Breite beziehungsweise Bei der Wollkämmerei. Wenn die nach Süden fahren wollen, werden die zukünftig nicht mehr diese neue Anschlussstelle Rotenhäuser Straße benutzen, sondern sie werden sich nach Süden orientieren, hoffentlich über die Schmidts Breite, weshalb zum Beispiel in dem Konzept auch drinsteht, dass es da noch diese Maßnahmen geben muss, dass man die Vorfahrtsregelung an der Wollkämmerei/Schmidts Breite und unten am Pollhornbogen umdreht, um da also auch die Georg-Wilhelm-Straße von diesen Verkehren, die als Folge der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße auftauchen könnten, abzufangen.

Das heißt also, das, was Herr Walter eingangs in seinen Bildern gezeigt hat an der Dratelnstraße, sprich, unmittelbar an der Einmündung zur Mengestraße, das sind Verkehre, die nicht nur aus der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße kommen, sondern aus dem Wohnungsbau. Und da sind wir jetzt eben auch ganz intensiv, das ist eben nicht so, dass hier einzelne Behörden nebeneinander arbeiten, ganz intensiv auch seit Jahren im Gespräch, wie wir eben die Folgen, die aus diesem

Wohnungsbau kommen, auch in den Griff bekommen können. Und deshalb steht in der Drucksache drin, wir müssen das Quartier Bahnhofsviertel, was ich auch seit den Achtzigerjahren kenne und wo wir sehr, sehr viel gemacht haben, um die Lebensqualität in diesem Quartier so hinzukriegen, wie sie heute ist, ich glaube, sie ist sehr hoch in diesem Quartier, um dieses Quartier zu schützen unter anderem vor Verkehren, die aus dieser neuen Wohnbebauung kommen, und natürlich am Berta-Kröger-Platz mit dem LunaCenter ein schönes Zentrum haben zur Nahversorgung. Das war immer unsere Forderung, dass im Zusammenhang mit der Wohnungsbauentwicklung an den Flächen der frei werdenden Wilhelmsburger Reichsstraße es sichergestellt wird, dass die Nahversorgung beziehungsweise die Erreichbarkeit von Stübenplatz oder Berta-Kröger-Platz durch ein attraktives Wegesystem für den Radverkehr und für den Fußgängerverkehr ausgestaltet wird, damit ja keine andere Querverbindung für den motorisierten Individualverkehr geschaffen wird, also genau das auch in dem Sinne, was hier auch schon angesprochen worden ist, Mobilitätskonzept autoarmes Wohnen. Und das erarbeiten wir ganz intensiv, eben auch vor dem Hintergrund, wie ich Ihnen dargestellt habe, wir haben in Wilhelmsburg Gewerbebetriebe, die sind dort strukturell gewachsen, die kann man nicht einfach sich wegdenken, die erzeugen den Verkehr. Und so, wie der Arzt nicht für die Masern verantwortlich ist, ist die Verkehrsplanung auch nicht für die Autos verantwortlich, wir versuchen nur eben, damit verträglich umzugehen. Und ich glaube, mit diesem Konzept, diese Schwerverkehre auf diesem Ring, der durchaus nachvollziehbar aus Sicht eines Wilhelmsburgers eine Bedrohung darstellen mag oder eine Verschlimmerung darstellen mag, ist, glaube ich, die Lösung, um wirklich groß etwas im Wilhelmsburger Westen zu schaffen für diese Stadt, für dieses Quartier, infolge dieser vielen kleinen Schritte, die dort schon gegangen sind, und, wie gesagt, es kommen 50.000 Fahrzeuge dort weg.

Vorsitzender: Frau Senatorin, haben Sie noch weitere Ausführungen?

Senatorin Blankau: Danke.

Vorsitzender: Gut, dann hat sich als Nächster Herr Duge gemeldet.

Abg. Olaf Duge: Ja, vielen Dank. Also ich muss zunächst einmal sagen, dass in Anbetracht der vielen Beiträge, die hier heute Abend in der öffentlichen Anhörung eingebracht wurden, es mir schwerfällt, hier sozusagen sämtliche Aspekte nun in, ich sage einmal, angemessener Art und Weise einzubringen. Und insofern, es waren ja auch durchaus eine ganze Reihe von Sachen, die, finde ich, sehr sorgfältig und auch sehr gut vorgetragen worden sind. Und man merkt, dass also gerade die Menschen, die hier waren, sehr in der Thematik drinstecken. Ich glaube, das ist das eine, was zunächst einmal bemerkt werden muss.

Und, Frau Senatorin, Sie kennen, wie Sie sagten, diese Sachen schon alle, trotzdem gibt es, das haben Sie vielleicht auch gemerkt und das ist nicht organisiert, wie das vielleicht der eine oder die andere gesagt haben mag, eine große Aufmerksamkeit für das, was hier abläuft. Und ich glaube, dem muss man auch Rechnung zollen. Das ist das Erste, was ich gerne vorwegschicken möchte.

Und das Zweite ist, was mir zunächst ein bisschen Sorge gemacht hat, ist, sage ich einmal, eine vielleicht etwas unterschiedliche Wahrnehmung, Wahrnehmung zu den Beteiligungsverfahren. Und da ist es ja so, Sie haben eine ganze Reihe von

Beteiligungsverfahren durchgeführt, es ist aber hier auch beschrieben worden, dass offenbar die Beteiligung bei den Bürgerinnen und Bürgern zunehmend abgenommen hat und rückläufig gewesen ist. Und da muss man sich natürlich fragen, wie denn das eigentlich zustande gekommen ist, warum das ganz anders wahrgenommen wird. Und das würde mich schon einmal interessieren, wie Sie das auch entsprechend wahrgenommen haben, entsprechend zu den Darstellungen, wie es hier eben gewesen ist.

Es war der zweite Aspekt da drin, nämlich, dass auch immer wieder auftauchte die Frage von einer gewissen Dominanz von Senat und Bezirk, die hier moniert worden ist, und auch Herr Läßle hat angesprochen hier, stärker wieder das kooperative Regulativ hineinzuführen. Auch das war ein Hinweis darauf, dass offenbar sich hier etwas in dem Beteiligungsverfahren am Atmosphärischen, vielleicht auch am Umgang miteinander, das kann ich nicht beurteilen, verändert hat. Das macht mir Sorgen und das macht mir deshalb insbesondere Sorgen, weil natürlich damit auch Ängste verbunden sind, dass das, was eigentlich, und das habe ich auch rausgehört, die IBA an positive Impulsen hier für diesen Stadtteil hineingebracht hat, verspielt zu werden droht, und zwar, indem bestimmte Dinge, die dort auch positiv bemerkt wurden, nicht fortgeführt werden oder nur begrenzt fortgeführt werden. Und da gibt es eben jetzt eine ganze Reihe von Aspekten, auf die ich im Einzelnen gar nicht eingehen kann. Und ich möchte da nur zwei hier herausgreifen.

Es ist eben schon einiges zum Verkehr gesagt worden. Es tauchte immer wieder die Verkehrsproblematik auf, weil nämlich in dem Zusammenhang natürlich die Frage auch ist, dass eben das, was an städtischer Lebensqualität auf Wilhelmsburg entstehen sollte, nach wie vor gefährdet ist, und das ist in mehreren Beiträgen sehr deutlich gesagt worden, durch die verkehrliche Situation, die sich in Wilhelmsburg befindet. Und das Problem ist ein nach wie vor nicht gelöstes Problem. Wäre eigentlich die Aufgabe hier, weiter dran zu arbeiten im Sinne einer Fragestellung, nicht sozusagen, wie kann ich den Verkehr jetzt entsprechend leiten, sondern auch eine Fragestellung, dass man eben Verkehrsplanung auch von einer Stadtplanung her denkt und nicht Verkehrsplanung mit Verkehrsplanung angeht. Das ist etwas, wo ich das also hier nicht so genau erkennen kann. Und da, glaube ich, ist auch noch einiges an Erklärung und Überlegung notwendig.

Das Zweite ist, das auch wieder auftaucht, wir haben das Beispiel Haulander Weg hier gehabt, was angesprochen worden ist, die Frage eben auch der Kombination von Wohnen und Gewerbe in dem Zusammenhang. Und hier gibt es offenbar Veränderungen, die den ursprünglichen Überlegungen nicht mehr entsprechen und auch das macht natürlich Sorgen, auch das ist mehrfach zum Ausdruck gebracht worden und auch das scheint nicht eigentlich wirklich ausdiskutiert zu sein, da scheinen sehr unterschiedliche Wahrnehmungen zu sein. Und das ist ein zweites Beispiel.

Ich möchte noch eins ansprechen, auch die Frage von Gewerbe und Industrie in diesen Gebieten, natürlich auch mehrfach angesprochen die Frage, müssen wir eigentlich dort Containerplätze haben, Lagerplätze in diesem Bereich, ist das eigentlich eine optimale Nutzung in dem Zusammenhang oder können dort nicht eigentlich bessere Sachen gemacht werden, kann man das nicht eigentlich woanders hin verlagern. Es sind einige Anregungen dazu gegeben worden. Auch hierzu haben wir sicherlich vielleicht noch einige Dinge zu überprüfen und auch zu sagen.

Und, ja, das ist das eigentlich, was ich erst einmal so anfügen möchte. Ich bin aber, wie gesagt, das möchte ich auch noch einmal sagen, schon etwas besorgt über die doch etwas, na, ich sage einmal, zu wenig vielleicht auch Situationen, in die Sie sich hier hineinversetzen, dass doch so viele Menschen in dem Zusammenhang bis hierhergekommen sind, um ihre Anliegen vorzuführen, und ich glaube, dem sollten Sie auch etwas Respekt zollen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Duge. Frau Senatorin.

Senatorin Blankau: Also, nein, ich will noch einmal die Frage der Widersprüchlichkeit aufnehmen. Also, es gibt ja das Perspektivenpapier, was wir versucht haben auch zu integrieren. Wenn Sie sich das einmal genauer angeguckt haben, das ist ja nicht von der Behörde gemacht worden, sondern federführend vom Bürgerhaus in Wilhelmsburg, muss man eins feststellen, dass da die Widersprüche ganz groß sind, einerseits sollen Wirtschaft und Hafen bestehen bleiben, andererseits soll es weg. Daraus fällt es dann natürlich auch manchmal schwer zu erkennen, was war eigentlich der rote Faden auch in dem Beteiligungsprozess. Wir haben das ausgewertet und auch integriert, das, was an Ebenen war, die auch in weitere Planungen auch einfließen werden.

Jetzt will ich aber auch noch einmal etwas zur Mobilität sagen, also das finden Sie alles in der Drucksache wieder, und zwar in aller Ausführlichkeit. Wir setzen uns mit dem Fahrradverkehr auseinander, wir setzen uns damit auseinander, dass es von der Stadtentwicklung aus betrachtet werden muss, aber wir schaffen ja keine Insel wie die HafenCity, da war nämlich vorher ja etwas, was dann weggekommen ist, und dann kann man Stadtentwicklung etwas anders betrachten als auf einer Insel, wo wir von vornherein immer gesagt haben, es geht nicht darum, Gewerbe und Industrie zu verdrängen und schon gar nicht den Hafen, sondern es ging um stadtentwicklungspolitische Maßnahmen im Schwerpunkt und es ging darum, auch Wohnen und Arbeiten miteinander zu verzahnen. Und die Bildungspolitische Offensive hat hier heute ja auch schon häufiger eine Rolle gespielt. Und insofern finden Sie das alles in der Drucksache wieder und da ist es überhaupt nicht widersprüchlich. Also, da ist auch der Grundsatz, dass die Stadtentwicklungspolitik natürlich ein Maßstab ist.

Und zur Beteiligung, das will ich nicht verhehlen, also die Beteiligungsprozesse habe ich meistens eher von außen betrachtet, aber ich habe natürlich auch einige Dinge mitgekriegt. Ich kann mich sehr gut daran erinnern, dass der Beteiligungsprozess von der IBA in Teilen kritisiert worden ist, weil angeblich zu wenig Menschen angesprochen worden sind. Ich fand das viel, ich finde auch, wenn 100, 150 Bürger und Bürgerinnen an einer Veranstaltung teilnehmen, ist es eine hohe Beteiligung. Und das fanden aber viele nicht. Deswegen auch der andere Beteiligungsprozess über das Bürgerhaus. Und ich habe mich dann, das haben wir ja, Bezirk und BSU gemeinsam finanziert, und stellte fest, dass in diesen Planungswerkstätten auch des Bürgerhauses Wilhelmsburg die Beteiligung verhältnismäßig gering war, und zwar die Gleichen, die auch sich vorher beteiligt haben, aber ich fand das ja nicht wenig, aber der Anspruch, der damit verbunden war, der ist damit dann nicht verändert worden. Und im Grunde genommen hat dann dieser Beteiligungsprozess genau das gemacht, was im Rahmen der IBA beispielsweise gemacht worden ist mit den Mietern und Mieterinnen gerade im „Weltquartier“, das nämlich von Haus zu Haus

gegangen worden ist, um da die Bürger und Bürgerinnen anzusprechen. Und damit erreicht man deutlich mehr. Und das finde ich auch gar nicht problematisch, dass es anders ist. Nicht jeder in dieser Stadt, und dann bin ich auch gar nicht in Wilhelmsburg, nicht jeder in dieser Stadt möchte politisch mitgestalten. Deswegen gehen die Bürger und Bürgerinnen ja auch so zahlreich jedenfalls zu Bürgerschaftswahlen. Und ich hoffe auch, dass sie im Februar zahlreich zur Bürgerschaftswahl gehen. Und ich finde es richtig, Beteiligungsprozesse zu organisieren, weil wir da auch immer Impulse gesetzt kriegen von Bürgern und Bürgerinnen, die wir aufgreifen können und wo wir auch Anregungen kriegen, die wir in Planungsprozesse hineingeben. Und wir diskutieren das dann beispielsweise im Stadtentwicklungsausschuss. Und das finde ich, macht auch Sinn.

Aber die Beteiligungsprozesse gerade hier auf der Elbinsel, über die IBA und auch eben nachher, also das, was hier jetzt gelaufen ist, da haben wir doch Erkenntnisse mitgenommen, die wir jetzt in anderen Stadtteilen auch einsetzen. Also die Stadtwerkstatt ist ja etwas, wo wir ein Forum geschaffen haben, um wo Beteiligungsprozesse zu organisieren. Und natürlich gibt es die Stadtteilbeiräte und die werden auch von den Bezirken einbezogen. Also insofern gibt es Beteiligungsprozesse.

Allerdings sage ich auch, und das weiß ich, dass das immer stark kritisiert wird, aber Beteiligungsprozesse sind keine Entscheidungsprozesse. Die politischen Entscheidungen werden woanders getroffen und insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die, die die politischen Entscheidungen treffen, auch die politische Verantwortung übernehmen. Und das sei mir erlaubt, die, die sich in Beteiligungsprozesse einbringen und auch viele Ideen einbringen, die auch umgesetzt werden, die tragen nicht dafür die politische Verantwortung. Und es gibt nie die eine Wahrheit und nie die eine Meinung. Deswegen hat Politik die Gestaltungshoheit und Macht auch, die allerdings bedeutet, dass es immer die unterschiedlichsten Interessen abwägen muss. Und das ist manchmal außerordentlich schwierig. Und insofern finde ich, dass in der Drucksache das deutlich wird, welche Positionen insgesamt im Beteiligungsprozess auch stattgefunden haben.

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Senatorin. Herr Hafke, wir haben hier folgendes Verfahren. Für den Senat darf nur die Senatorin das Wort erteilen.

Senatorin Blankau: Herr Hafke kriegt das Wort von mir jetzt erteilt.

Vorsitzender: Ich habe aber noch zwei Bemerkungen. Wenn ich das richtig verstanden habe, hat Herr Duge noch zwei andere Punkte angesprochen, einmal den Haulander Weg, hier Wohnen und Gewerbe, und dann auch die Containerplätze, da wollte er auch noch etwas dazu hören. Vielleicht können Sie das gleich miteinbinden, Frau Senatorin.

Senatorin Blankau: Herr Hafke.

Herr Hafke: Ja, ich würde gerne noch etwas zu dem Thema Perspektivenprozess sagen, weil jetzt so ein bisschen der Eindruck entsteht, der ist irgendwie gescheitert oder hat nicht richtig funktioniert.

Also zunächst einmal ist das ein Prozess, der aus dem Stadtteil heraus gefordert wurde und zwar im Rahmen jetzt dieser Bürgerbeteiligung zu diesem Rahmenplan, über den wir heute Abend hier reden. So, das Bürgerhaus hat stellvertretend für viele aus Wilhelmsburg gesagt, wir wollen hier auch einen eigenen Prozess und wir können das auch ganz prima, so. Der Bezirk hat es zusammen mit der BSU stark unterstützt, auch die Bezirksversammlung hat einen entsprechenden Beschluss gefasst, dass sie das sehr stark unterstützt, haben Mittel, wie Frau Blankau auch schon sagte, dafür eingesetzt. Und der Prozess hat auch versucht, möglichst viele Leute zu mobilisieren, die bislang nicht mobilisiert waren. Es gab also dann über die Milieubetrachtung und so weiter, direkte Ansprachen und so weiter und es sind auch einige Leute gekommen. Sicherlich nicht alle, man kann sicherlich auch nicht verlangen, dass der Prozess jetzt von einer Riesenzahl von Menschen da mitgetragen wird, aber auf jeden Fall hat es auch neue Gruppen, neue Interessenten erschlossen, die sich vorher in Wilhelmsburg, so wurde es mir jedenfalls berichtet, noch nicht so zu Wort gemeldet haben.

So, die Organisation in die einzelnen Themengruppen, das kann man in der Drucksache ganz gut lesen, erzeugte natürlich, dass, sagen wir einmal, die Themengruppen ihr Thema immer sehr hoch gehalten haben und dass daraus natürlich ein wenig widersprüchliche Ergebnisse entstanden sind. Das heißt, wenn eine Gruppe sich mit dem Thema Kleingärten und Grün beschäftigt, ist das natürlich total wichtig, da darf dann auch keine andere Nutzung sozusagen konkurrieren. Beim Gewerbe ist das ähnlich, da haben sich dann auch die zu Wort gemeldet, die da ein gewisses Interesse haben und auch beim Wohnen war das so.

So, und insofern ist es für uns so, dass der Prozess mit der Erstellung dieses sehr umfangreichen Berichts, den Sie sicherlich alle kennen, er ist im Internet ja auch zu finden, noch nicht zu Ende ist, sondern er hatte erst einmal ein Statement abgegeben jetzt der einzelnen Gruppen. Und deswegen versuchen wir gerade in Dialogveranstaltungen dieses dann zusammenzuführen. Der Bezirk hat sämtliche beteiligten oder angesprochenen Fachbehörden auch abgefragt, hat eine Auswertung gemacht, da klassifiziert, wo, sagen wir einmal, Dinge sind, die sowieso auf der Agenda standen und bearbeitet werden, Dinge, die man sicher auf die Agenda setzen wird, aber auch Dinge, die, sagen wir einmal, ganz dicke Bretter sind, die ganz schwierig zu lösen sein werden. Also so eine Klassifizierung. Und hat das dann auch zusammengetragen und auch den ganzen Teilnehmern und Teilnehmerinnen dann zur Verfügung gestellt. Und das ist ein Diskussionsgrundlage, die jetzt in diesem Jahr in zwei Veranstaltungen besprochen wurde, aber auch im nächsten Jahr in mehreren Veranstaltungen mit mehreren verschiedenen Schwerpunkten, die dann auch vom Bezirk und dem Bürgerhaus zusammen bestückt werden und organisiert werden, wird das vertieft werden.

Also ich glaube, insofern ist die Diskussion noch nicht abgeschlossen, weil, ich denke auch, dass im Rahmen jetzt der Bürgerinnen und Bürger irgendwie natürlich man sich auch über die Widersprüche unterhalten muss. Und auch heute Abend gab es ja durchaus Äußerungen, die, sagen wir einmal, ja nicht in einer Linie waren, was völlig verständlich und völlig klar ist, sondern auch vielleicht in sich unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt haben. Und ich glaube, das ist auch ein Teil der Beteiligung, dass man mit so etwas genauso umgeht. Es ist ja auch mehr eine Frage der Kultur, also wie können wir uns verständigen, wie kommen wir dann gemeinsam zu Lösungen. Wir sind hier in einem noch eher allgemeinen Rahmen. Wenn wir uns

über das Thema Wohnen oder Grün oder wie auch immer unterhalten, sind das sehr allgemeine Themen und die Beteiligung wird ja auch weitergehen. In jedem Verfahren, in jeder Vertiefung einer Planung wird es dann wieder eine konkrete Beteiligung geben, die dann sozusagen auch diese Ansätze, diese Vorstellungen und so etwas dann einfließen lässt, wo man sich dann jetzt am konkreten Beispiel, und ich glaube, das ist dann immer vielversprechender, sich dann zu einigen, dann auch behandelt werden wird. Also ich glaube, insofern ist es längst nicht abgeschlossen und es ist auf jeden Fall schon so, dass die beteiligten Behörden das alles ausgesprochen ernst nehmen und respektieren, denn sonst würden wir jetzt auch nicht so die Verfahren dann noch weiter führen und dann hätten wir jetzt auch keine Auswertung gemacht. Das ist nicht einfach einsammeln und alles ist gut, sondern wir werden das – und auch zusammen mit der Bezirksversammlung, und die Behörden sind da eben auch beteiligt – dann auch so weiterführen. Das vielleicht noch einmal zur Ergänzung.

Vorsitzender: Frau Senatorin, sind Sie durch? Gut, dann hat als Nächster Herr Kienscherf das Wort. Frau Sudmann, ich habe Sie drauf. Erst einmal einmal die Runde.

Abg. Dirk Kienscherf: Ja, danke erst einmal für die sachlichen Beiträge auch der Senatsvertreter. Liebe Kollegin Sudmann, ich finde das schon ein bisschen schockierend, wenn ich das einmal vorweg einfach sagen darf, du bist Mitglied im Verkehrsausschuss, letztendlich diese ganzen Daten liegen überall bereit im Netz. Und warum sich irgendwelche Verkehre wie entwickeln, ist dort nachzulesen. Und wenn ich natürlich vorher keine Anschlussstelle habe und habe dann irgendwann eine Anschlussstelle, dann wird sich natürlich der Verkehr in dem Bereich natürlich erhöhen, das ist doch ganz logisch. Also von daher finde ich das schon etwas merkwürdig.

Ich finde es auch merkwürdig und eigentlich nicht gut, aber auch das zeigt ja, wozu vielleicht diese Anhörung dient oder auch nicht, dass man, bevor man den Senat nun befragt aufgrund dieser Anregungen, die hier vorgetragen worden sind, gleich sagt, also, das Konzept muss sowieso völlig überarbeitet werden, und von daher jetzt schon seine Schlüsse daraus zieht. Das ist ja irgendwie relativ unglaublich. Dann brauchen wir gar keine Senatsanhörung.

Das, was mich freut, ist, dass so viele Leute hierhergekommen sind, trotz der enorm weiten Fahrzeiten ja auch. Elf Minuten fährt man ja von Wilhelmsburg in die Hamburger City und ...

(Zwischenrufe)

... meine Bekannten sagen immer, wir sind mitten in der Stadt und wenn ich manchen hier so gehört habe, habe ich immer das Gefühl, die sind doch nicht irgendwie mitten in der Stadt, sondern haben eigentlich das Gefühl, dass sie ganz weit draußen sind. Und ich glaube, Herr Buschhüter, unser Kollege, wenn der aus Rahlstedt kommt oder die Luruper Kollegen oder wenn man aus Steilshoop kommt, hat man irgendwie die dreifache Fahrtzeit, dann ist es doch noch schwieriger, hierherzukommen.

So, das, was ich eigentlich auch gelernt habe, ist, dass das Thema, was auch DIE LINKE ja vor anderthalb Jahren noch hier angesprochen hat, das Thema Gentrifizierung und Verdrängung anscheinend ja kein Thema ist, denn ich habe ja hier gemerkt, es ist also sehr problembelastet alles. Und dass es sozusagen Menschen gibt, die da jetzt noch freiwillig hinziehen wollen, das hat man jetzt irgendwie nicht vernommen. Als Thema nur, finde ich, können wir hier feststellen, Gentrifizierung, Aufwertungsruck, haben wir nicht.

Das Zweite, Herr Kollege Duge, Beteiligungsverfahren. Ich finde, hier ist ja schon ausgeführt worden, dass wir hier relativ differenzierte Beteiligungsverfahren haben. Und wir kennen das ja auch, Herr Roock, aus der Mitte Altona, wo wir ja auch ein umfangreiches Beteiligungsverfahren hatten. Ist natürlich nicht jeder damit glücklich. Nur, Herr Duge, ich will auch 'mal sagen, es kann sein, dass hier weniger Leute gekommen sind, als vielleicht bei Frau Hajduk, aber bei Frau Hajduk war es, glaube ich, eher so, dass die alle eher erzürnt waren und es sich deswegen immer weiter steigerte. Und Ihre Senatorin ist ja letztendlich mit ihrem Beteiligungsprozess völlig gescheitert. Und Ihre Senatorin war es auch, die letztendlich die Hafenuferspange dort ... oder nennen wir sie jetzt A 26 Ost ja auch mit vorangetrieben hat. Also, von daher merken wir doch alle, dass Beteiligungsprozesse jedenfalls aus der einen oder anderen Sicht von dem einen oder anderen immer als problematisch empfunden werden. Deswegen muss man sie aber trotzdem tun, das will ich einmal ganz ausdrücklich sagen. Und ich glaube auch, dass die Beteiligungsstruktur, die man in Wilhelmsburg hat, dass man dort eine ganze Menge rausziehen kann. Nur, es ist jetzt nicht so, dass letztendlich jetzt gerade es irgendwelche Probleme beim Thema Beteiligung gibt, sondern das sind komplexe Strukturen, das sind komplexe Prozesse, und da hat jeder sein Problem mit.

Was ich den Senat jetzt aber einfach fragen würde ... weil, ich habe jetzt gelernt, in Wilhelmsburg möchte man eigentlich viel mehr Sozialwohnungen haben. Und wir haben ja unter anderem ... auch das hat die Linke und haben die Grünen ja immer angesprochen und auch kritisiert, dass wir ja bestimmte Gebiete freigestellt haben in dieser Stadt nach wie vor, wo man also nicht vordringlich Wohnungssuchende hinschickt. Wir haben in Wilhelmsburg einen großen Sozialwohnungsbestand. Der ist nach wie vor freigehalten, wird freigehalten, jedenfalls für die Wohnungen, die vor dem Jahr, glaube ich, 2003 irgendwie gefördert worden sind. Und das soll ja auch so nach dem Rahmenkonzept weiter fortgesetzt werden. Jetzt ist meine Frage einfach an den Senat, ob der Senat vielleicht auch bereit wäre, gerade jetzt vor dem Hintergrund auch der Wohnungsnot, dass man vielleicht gerade speziell jetzt in Wilhelmsburg eigentlich die Chance ergreift, um möglichst viele vordringlich Wohnungssuchende dort zukünftig in diesen Beständen unterzubringen. Das wäre ja auch eine Forderung von Linken und von den Grünen. Und ob man sich das schon einmal überlegt hat, insbesondere jetzt auch verstärkt in dem Bereich Sozialen Wohnungsbau zu betreiben.

Vorsitzender: Frau Senatorin.

Senatorin Blankau: Das ist gut, dass die Frage gestellt worden ist. Wir machen eine Politik gemeinsam mit der SPD-Bürgerschaftsfraktion, die sehr deutlich macht, dass wir eine soziale Mischung in allen Quartieren wollen. Und das bedeutet, dass wir nicht das Interesse haben, den Sozialwohnungsbestand in Wilhelmsburg massiv zu erhöhen. Das gilt auch für vordringlich Wohnungssuchende. Wir haben immer – und

das war auch das Credo der Internationalen Bauausstellung –, immer gesagt, Aufwertung ohne zu verdrängen. Und dazu brauchen wir ganz unterschiedliche soziale Schichten, die in einem Quartier leben, und das gilt auch für Wilhelmsburg.

Und im Übrigen gibt es in Wilhelmsburg nicht nur die eine soziale Schicht, sondern es gibt auch in Wilhelmsburg unterschiedliche soziale Schichten, allerdings die Ausprägung ist eine, die etwas in Schieflage geraten ist. Und wir treten auch an, dass wir keine Großsiedlungen mehr bauen auf der grünen Wiese, weil wir eine soziale Mischung in der Bevölkerung wollen. Und das ist auch mit Rahmenkonzeption so verfolgt. Und ich stehe dazu, dass diese SPD, die Bürgerschaftsfraktion, genauso wie dieser Senat, tatsächlich ein hohes Interesse daran hat, dass Wilhelmsburg noch attraktiver wird, und ich betone auch, auch Harburg noch attraktiver wird. Weil, der Sprung über die Elbe ist nicht nur Wilhelmsburg gewesen, sondern eben auch Harburg. Und das hat dann auch etwas damit zu tun, dass bestimmte Quartiere in der Vergangenheit eigentlich zu wenig im Fokus der Politik waren und das haben wir jetzt aufgehoben.

Vorsitzender: Frau Stöver hat das Wort.

Abg. Birgit Stöver: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Frau Senatorin, Sie haben vorhin schon gesagt, das Papier ist nahezu perfekt und ... Ja, doch, so ein bisschen. Deswegen sagte ich ja, nahezu. Also, normalerweise würde ich mit Ihren Worten sprechen, das Papier ist perfekt und da brauchen keine Änderungen zu sein. Ich glaube, das wäre etwas vermessen, denn darüber steht ja auch Zukunftsrahmen oder Rahmenkonzept Zukunftsbild 2013 +. Es ist ... Wenn da schon steht, 2013 + – es ist aus dem Herbst 2014 –, das hat ja auch etwas gedauert. Und ich glaube, dass die Beteiligten heute, die Wilhelmsburger, die hier waren, auch deutlich gemacht haben, wo es eben halt noch Änderungsbedarf gibt. Das habe ich mir sehr genau angehört. Und Sie haben ja auch angedeutet, dass das eben halt nicht das Ende der Fahnenstange ist, sondern es wird eine Fortschreibung geben. Also, die erste Frage ... ich werde gleich noch ein paar Ausführungen ... ich muss ein bisschen Harburg nachholen, das verstehen Sie sicherlich. Aber die erste Frage wäre tatsächlich, wann planen Sie die nächste Fortschreibung. Ist dieses jetzt auch über zehn oder acht oder zehn Jahre geplant oder wann gibt es die nächste Fortschreibung? Denn, ich glaube, die Bürgerinnen und Bürger haben heute, die Wilhelmsburger haben heute hier mit ihrer Präsenz und auch mit ihrer guten Vorbereitung deutlich gemacht, dass es doch schon noch Optimierungsbedarf gibt. Und ich glaube, da sind Sie auch kritikfähig, dass man sagt, es kann eben halt nicht alles ganz perfekt sein.

Aber ich habe schon angedeutet, Sie haben Harburg schon ins Spiel gebracht, und ich habe das dringende Bedürfnis, Harburg jetzt ein wenig nachzuholen. Denn die große Problematik dieser Drucksache ist einmal der Anteil Harburgs an der Drucksache. Wenn man einfach die Seiten durchblättert und die Anteile Wilhelmsburgs sieht und Harburg, dann fällt Harburg da deutlich zurück. Ich will da jetzt keine Prozentzahlen nennen, aber ich habe das markiert und das sind eben halt weite Teile, die dann nicht markiert sind, sehr weite Teile. Und der nächste ... die nächste Problematik ist, dass eine längere Beschreibung erst unter Punkt 6 erfolgt. Das ist auch die Problematik am heutigen Abend gewesen. Es sind durchaus Harburger Interessierte und Bürger da gewesen, die aber alle vorzeitig gegangen sind. Und ich werde ein wenig versuchen ... Ich werde die Bürger hier nicht ... das

wettmachen können, was die hätten sagen können, aber ein wenig möchte ich es nachholen.

Fangen wir vielleicht an beim Thema ... Nein, das allgemeine Ziel ist ja eine städtebauliche Aufwertung. Und Herr Kienscherf hat eben gesagt, in Wilhelmsburg ist offensichtlich kein Aufwertungsdruck. Ich sehe das ein bisschen anders, auch aus den Äußerungen der Bürgerinnen und Bürger. Und, wie gesagt, ich möchte ein wenig Harburg nachholen. Dort besteht doch ein Aufwertungsdruck. Es ist ja tatsächlich der Sinn und Zwecks des Sprungs über die Elbe gewesen, eine städtebauliche Aufwertung von gewissen Stadtteilen, vielleicht sogar vernachlässigten Stadtteilen, zu vollziehen. Und in Wilhelmsburg ist tatsächlich in den letzten zehn Jahren deutlich sichtbare Ergebnisse und Erfolge erzielt worden. Hier geht es – und das habe ich auch von heute Abend mitgenommen – um eine Verstetigung, dass man hier nicht diese Erfolge wirklich aufs Spiel setzt, indem man sie nicht weiter fortführt. Und dass man eben halt nicht wieder in eine andere Richtung geht, dass man hier also Verkehre auch aus den Gebieten heraushält, damit sich diese Erfolge auch entwickeln können, dass sie verstetigt werden und dass sie sich entwickeln können. In Harburg sehen wir da deutlich noch Nachbesserungsbedarf, denn das Konzept hat ja hier erst einmal die erste Schwierigkeit, dass der Sprung über die Elbe sich auf den ... oder über die zweite Elbbrücke dann nur auf den Binnenhafen konzentriert. Und – das haben die Harburger deutlich gemacht – damit sind wir beim Sprung über die Elbe 2005, in Anführungsstrichen, zufrieden gewesen, diesen ersten Schritt zu gehen. Aber der Sprung über die Elbe ist immer von den Harburgern gefordert worden, dass er dann über den Binnenhafen hinausgehen muss in die Harburger Innenstadt und perspektivisch irgendwann auch einmal ins Harburger Umland. Dieses finden wir in dieser Drucksache nicht annähernd wieder. Es wird zwar an einigen Stellen oder an mehreren Stellen auch einmal die Trennung über die Bahn erwähnt, aber es bleibt sehr im Unklaren. Und da wäre auch eine nächste Frage, wie dieses eben halt noch einmal konkreter gefasst werden soll. Herr Professor Walter hatte in seinem Eingangsstatement auch gesagt, dass es dort Hoffnung gibt. Diese Hoffnung würde ich gerne ein wenig näher erläutert haben. Das wäre sehr, sehr schön.

Eine weitere Problematik sehe ich beim Beteiligungsprozess. Auch hier würde ich gerne noch einmal auf die Unterschiede eingehen, die Wilhelmsburg betreffen und Harburg betreffen. Es ist hier durchaus beschrieben worden von Problematiken von Beteiligungsprozessen, aber generell ist in Wilhelmsburg ein sehr großer Beteiligungsprozess gewesen. Das habe ich der Drucksache entnommen, habe ich aber auch den Beiträgen heute entnommen. Ob man damit immer zufrieden ist, ist eine andere Sache. In Harburg ist es eben halt bei der Begleitgruppe Binnenhafen geblieben. Die erste Kritik ist eben halt, dass es nicht über den Binnenhafen hinausgeht. Das Zweite ist auch, dass diese Begleitgruppe im Prinzip gar nicht groß beworben wurde. Sie ist in sich sehr rege, das weiß ich, aber im Prinzip ist es eben halt so, dass der Sprung über die Elbe damit nicht weiterentwickelt werden konnte. Sie ist nicht groß beworben worden, die Beteiligung von Bürgern wird auch begrenzt, die Öffentlichkeit ist zwar zugelassen, aber die Beteiligung von Bürgern ist begrenzt. Das hört sich in Wilhelmsburg ganz anders an, da ist eben halt auch ein weiterer Kritikpunkt da dran.

Ja, dann würde ich gerne noch über die Überwindung Binnen... Trennung der ... zwischen Bahn und so weiter bin ich darauf eingegangen. Dann sind wir auf die

Verkehre noch eingegangen, und zwar würde mich da doch noch einmal interessieren, die A 26 wird von Wilhelmsburger Seite sehr kritisch gesehen, habe ich heute noch einmal wieder vernommen beziehungsweise die Anschlussstelle. Frau Senatorin hat aber schon gut ausgeführt oder ganz wichtig ausgeführt, dass die A 26 wichtig ist für den Süderelbebereich, für den Harburger Bereich, dass dort eben halt eine Entlastung erwartet wird. Hier wüsste ich gerne einen Planungsstand, wie eigentlich die A 26 jetzt auch im zeitlichen Kontext weitergeführt werden kann. Und vielleicht auch ... es war ja von Entlastung gesprochen, vielleicht ist ja hier auch noch einmal eine Darstellung notwendig, wie eine Entlastung oder wie die Wilhelmsburger durch die A 26 Ost dann nachher belastet werden.

Ja, das sollte es erst einmal von meiner Seite sein. Die U4 ist, glaube ich, oder beziehungsweise die schienengebundene Strecke von Hamburg nach Harburg ... Die Stadtbahn kann ich auch in den Mund nehmen. Das ist überhaupt gar kein Problem. Ich sehe es aber als falsch an. Ich glaube, es ist auch aus den Beiträgen heute deutlich geworden, wir Harburger erleben das auch tagtäglich, dass man, wenn man in die S-Bahn einsteigt, einfach eine Überlastung feststellt. Diese Überlastung wird nicht damit geregelt, dass längere Züge eingesetzt werden oder kürzere Taktfrequenzen ... Wir brauchen eine zweite schienengebundene Anbindung an Harburg, die sicherlich auch eine andere Streckenführung haben sollte.

Vorsitzender: Frau Senatorin. Das waren ja eine ganze Menge Fragen.

Senatorin Blankau: Ja, das war eine ganze Menge. Wir teilen das auf. Also, ich will noch einmal auf die Rahmenkonzeption hinwirken. Auch die vorherige ist im Nachgang präzisiert worden, und zwar durch die Internationale Bauausstellung und dem Beteiligungsprozess. Und Herr Hafke hat vorhin darauf hingewiesen, dass der Beteiligungsprozess im Bezirk Mitte fortgesetzt wird, sodass die Präzisierung dieses Rahmenkonzeptes dadurch erfolgt. Und das bedeutet auch, dass letztendlich beispielsweise Planfeststellung oder eben auch Planrecht, Baurecht auch in diesem weiteren Prozess stattfinden wird.

Zweiter Punkt, auf den ich noch eingehen wollte – nur ganz kurz –, ist: erstens ist es nicht nur der Binnenhafen, es ist auch die Schlossinsel. Und es wäre etwas verkürzt gesagt, wenn man nicht darüber nachdenkt, was auch in der Harburger Innenstadt letztendlich an Initiativen jetzt auf den Weg gebracht worden ist. Und natürlich ... Und das gehört ja dann weniger zum Sprung über die Elbe, aber am Ende sehr wohl, nämlich durch die weisen Planungen auch des Bezirkes Harburg, sich auseinanderzusetzen mit Konversionsflächen, wie die Röttiger-Kaserne oder auch das, was jetzt am Vogelkamp passiert, ehemals Elbmosaik. Also, im Süderelberaum passiert auch etwas, und das ist sicherlich auch mit ausgelöst worden durch den Sprung über die Elbe, also durch das, was alles an Aktivitäten ausgelöst worden ist. Und auch da kann man beispielsweise erkennen, wie hilfreich die IBA GmbH als Projektentwicklungsgesellschaft ist bei diesen beiden großen Bebauungsflächen im Süden Hamburgs. Was sich da jetzt entwickelt, ist schon sehr schön.

Und jetzt gebe ich aber zu den anderen Fragen als Erstes weiter an Herrn Walter, dann an Herrn Penner und dann abschließend zu den verkehrlichen Fragestellungen an Herrn Hoyer. Herr Walter.

Herr Walter: Ich will nur ganz kurz, Frau Stöver, immerhin darauf hinweisen, dass wir fünf Seiten von einer 38-seitigen nur dem Harburger Binnenhafen ... Und wenn Sie die Größe des Raumes ... Also, ich wollte nur sagen, die Ursache liegt natürlich ein bisschen darin, dass Wilhelmsburg einfach auch sehr viele Stadtteile hat. Und dann gibt es auch noch die Veddel, die ich ja auch ungern vergesse in dem Kontext auch noch. Also, ich will damit sagen, wir haben also versucht, schon angemessen Harburg zu verarbeiten. Vielleicht hätten wir noch einen halben Satz ... Aber ganz so knapp ist es nicht weggekommen.

Das Zweite noch einmal zu den Inhalten. Ganz wichtig ist ja für den Harburger Binnenhafen – und da stehen wir natürlich schon noch vor einigen Aufgaben –, die Bauprozesse im Hochbau, die jetzt noch laufen, erst einmal zu Ende zu führen. Zweites Thema ist, die großen Reserven, die wir da noch haben, überhaupt erst einmal zu mobilisieren und weiter zu mobilisieren, und das ist nicht ganz einfach. Das kann Herr Penner vielleicht noch etwas genauer ... Aber wenn Sie an Neuländer Quarree und andere Flächen ... kennen, das sind lange Geschichten, die wir auch lange verfolgt haben. Aber man darf darüber nicht vergessen, dass wir vor einigen Jahren, was die Schlossinsel und vieles ... vor einer viel schwierigeren Situation lagen. Es sind jetzt auch eine Reihe von Infrastrukturmaßnahmen realisiert worden. Und da muss ich einmal positiv sagen, das ist ja auch wirklich der große Vorteil Harburgs jetzt, durch die damaligen ...

(Zwischenruf: Könnten Sie mehr ins Mikro sprechen, Herr Walter?)

– Ach so, ich bitte vielmals um Verzeihung.

... die damalige Problematik ein bisschen ... Dass wir diese Investitionen ja gestreckt haben, ist natürlich jetzt durchaus auch ein Vorteil, weil wir sie weiterführen können. Die sind im Wesentlichen finanziert auch in den nächsten Jahren. Und was aussteht in Harburg – das kann man auch übertragen auf die Diskussion, die wir vorhin in Wilhelmsburg ... –, natürlich haben wir noch ein paar größere, noch nicht ausfinanzierte verkehrliche Projekte, die für den Binnenhafen von großer Bedeutung sind. Und dazu gehört einmal das große Thema Verlängerung Seevestraße, Durchschnitt und Anschluss an die Hannoversche Straße, gar keine Frage. Da sind wir im Grunde genommen inhaltlich alle einig. Das ist nur eine Frage, wann kommen wir an die Grundstücke bei den Privaten heran und was kostet uns das am Ende, diese Straße zu bauen. Und das muss noch finanziert werden. Wir haben zum Zweiten – das haben Sie ja auch zu Recht erwähnt – diese Thematik natürlich mit den Brückenverbindungen in die Innenstadt. Ich hatte es ja ganz eingangs auch heute Abend gesagt, das ist natürlich in Harburg schon auch ein großes Thema, wie kommen wir da rüber, weil es eben auch kein ganz billiges Unterfangen ist. Es gibt die Ideen – das kann Herr Penner auch noch einmal kurz darlegen –, die ja vom Bezirk entwickelt worden sind, mit der Grünen Brücke. Aber auch diese muss eben finanziert werden und das ist im Moment noch nicht der Fall.

Und das Letzte noch einmal zum Beteiligungsverfahren. Da ist die Situation im Binnenhafen eben insoweit dann doch ein bisschen anders, wie sie in Wilhelmsburg oder auf der Veddel ist. Dadurch, dass wir vergleichsweise wenige Bewohner bislang hatten, war es natürlich ... Das war so ähnlich wie in der Anfangsphase der Hafencity. Solange da keiner wohnte, verstehen Sie, ist das immer ... Die Betriebe, die Unternehmen, die dort waren, die sind natürlich und finden sich auch in dem

Kreis gut wieder. Jetzt sind die Ersten da, die jetzt auch mit drin sind, aber man wird sicherlich ... Dieses Thema so einer Bürgerbeteiligung im Sinne, wie wir es in Wilhelmsburg machen, das wird noch ein bisschen dauern, bis da genügend einfach schlichtweg vor Ort sind, die sich dann auch einbringen und auch einbringen aus eigenen Interessen. Weil, im Moment, und das war in der Vergangenheit ja bei allen Veranstaltungen im Binnenhafen auch, das sind im Wesentlichen welche, die da eben nicht wohnen und nicht leben, sondern im Wesentlichen waren das bislang die Gewerbebetriebe, die sich da zu den konkreten Themen auch artikulieren konnten. Soweit vielleicht von meiner Seite. Herr Penner, können ...

Herr Penner: Ja, ich habe dazu eigentlich nur noch wenig zu ergänzen. Was die Begleitgruppe angeht, war es ja früher sogar nur ein behördeninterner Koordinationskreis, der dann immer mehr geöffnet wurde für Verbände. Also, es war nachher dann auch die Handwerkskammer dabei und dann kam die Kulturwerkstatt dazu und so weiter. Und inzwischen öffnet sich das mehr und mehr für Bewohner. Und die Begleitgruppe ist ja auch erst seit anderthalb Jahren, glaube ich, öffentlich. Theoretisch soll das auch einen nicht öffentlichen Teil geben. Der hat aber bisher nie stattgefunden. Das heißt, inzwischen kommt da auch, je mehr Leute dort wohnen, mehr und mehr eine politische Diskussion in Gang, auch wenn die Kontroversen halt nicht so scharf ausgetragen werden, wie das beispielsweise in Wilhelmsburg der Fall ist. Ansonsten hat Herr Walter alles Wesentliche dazu gesagt.

Vielleicht noch eine Ergänzung zu dieser Landschaftsbrücke, die wir als Bezirksamt ja hier einmal in einer Machbarkeitsstudie haben entwickeln lassen. Wir gehen davon aus, dass das eben mit Kosten verbunden ist im niedrigen zweistelligen Millionenbetrag und diese Finanzierung muss eben erst einmal aufgebracht werden. Wir halten das aber langfristig für eine notwendige Lösung, dass man dort die Verbindung entsprechend verbessert.

Senatorin Blankau: Herr Hoyer, möchten Sie jetzt?

Herr Hoyer: Ja, das Thema Unterelbebahn ist, glaube ich, insoweit beantwortet, da brauche ich nicht extra drauf eingehen. Zur A 26 sieht es so aus, da hatten Sie nach dem Planungsstand gefragt. Es gibt das Linienbestimmungsverfahren beim Bundesministerium für Verkehr. Das steht. Es gibt aber eben noch keine Finanzierung, man wird sehen, wie die Aufnahme in dem Bundesverkehrswegeplan sich gestaltet, wie das aussieht. Und von den Prioritäten her wissen Sie auch, welche Fernstraßenmaßnahmen in Hamburg anstehen. Das ist eben im Moment der Deckel. Das wird dann eben die A 26 sein, überhaupt erst einmal vom niedersächsischen Gebiet bis zur A 7. In dem Bereich ist das sogenannte ... ja, die K 20, das ist das Brückenbauwerk vom Elbtunnel aus bis nach Moorburg, was also auch dran ist, wenn Sie das Stichwort Brückenunterhaltung, Brückenzustand sich vor Augen halten. Und dann wird es von dort aus weitergehen, zuerst eben von Moorburg aus, von dem Autobahnkreuz Süderelbe rüber zur Anschlussstelle Hafen Süd, soll sie heißen, und dann eben rüber bis zur Hohe Schaar. Und von der Hohen Schaar aus soll sie dann eben in Richtung Georg-Wilhelm-Straße, Kornweide gehen, südlich von der Hohen-Schaar-Bahn liegen, an der Georg-Wilhelm-Straße abtauchen, in einen Trog gehen. Und der Trog wird eben zum Teil überdeckelt im Bereich der Kornweide, eben zum Beispiel da, wo die Anwohnerinnen und Anwohner im Katenweg, Siebenfelder Weg sind, und wird weiterhin eben ... Aber eben, wie gesagt, Linienbestimmungsverfahren heißt, es gibt keinen Planentwurf im Sinne von einem

Bauentwurf oder so etwas, sondern es ist mehr oder weniger noch ein Strich auf dem Stadtplan, wird von dort aus dann weiter im Bereich der Kornweide auch im Einschnitt oder im Trog liegen. Das wird man dann sehen, inwieweit halt eben auch Lärmschutzmaßnahmen so ein bisschen analog auch zum Deckel eben dort zu einer verträglichen Eingliederung führen, auch im Sinne, dass eben der Landschaftsraum, der dort bei den, es sind ja, glaube ich, der Bovens Pferdeweiden ist, dass der im Bereich Finkenriek, dass der Landschaftsraum eben möglichst wenig beeinträchtigt wird.

Es ist so, wie es ist, wenn man eine Fernstraße baut, es wird Beeinträchtigungen geben, aber diese Fernstraße hat eben auch, wie die Umlegungen zeigen, durchaus positive Wirkungen, weil sie eben zum Beispiel auch noch Verkehre aus dem Reiherstiegbereich auf die Hohe Schaar umlenken und dann dort auf die A 26 Ost ziehen. Die A 26 ist tatsächlich nicht für den lokalen Bereich von Bedeutung, von großer Bedeutung, dass sie dort also lokale Verkehre aufnimmt, sondern tatsächlich eben für die havenbezogenen Fernverkehre und aber eben auch bezogen auf die B 73 beziehungsweise, was unten in Moorburg, am Moorburger Elbdeich beziehungsweise Seehafenstraße dann auch in Richtung Binnenhafen läuft und den Binnenhafen belastet. Wobei der Binnenhafen natürlich auch wiederum Ziel- und Querverkehre im Lkw-Bereich hat. Dort gibt es eben auch noch gewerbliche Nutzungen in Richtung Seehafen. Die wird man allerdings eben dann nicht als Entlastung spüren durch die A 26.

Ach so, das Problem S-Bahn hatten Sie noch angesprochen. Da sieht es so aus, also, das Problem mit der S-Bahn kennen wir, das kennt der HVV. Und es ist also so, dass die Situation sich, was die Auslastung der S3 angeht, bis zum Ende des Jahrzehnts deutlich entspannt haben wird, weil nämlich neue Fahrzeuge beschafft werden, die dann einsatzbereit sind. Es wird auch Entlastung dadurch entstehen, dass zum Teil einzelne Fahrzeuge re-designed werden, die halt eben durchgängig gestaltet werden sollen von der S-Bahn GmbH, so ähnlich wie der DT5, dass also nicht einzelne Waggons mehr fahren, sondern durchgängige Züge, wo die Fahrgäste sich also auch besser in den Zügen verteilen können, dadurch eine bessere Waggonauslastung auch mehr Raum schafft. Und die S-Bahn GmbH hat bereits jetzt schon durch innerbetriebliche Maßnahmen, also wie zum Beispiel, dass sie diese Türproblematik wohl gelöst haben, dass sie eine zweite Unterflurdrehmaschine angeschafft haben, den Wageneinsatz oder den Fahrzeugeinsatz wesentlich verbessern können. Das heißt also, die Ausfälle, die also auch zu diesen Problemen geführt haben, dass also Fahrzeuge ja so voll waren, dass keiner mehr reinkam, das ist wohl ... diese Situation hat sich entspannt durch diese innerbetrieblichen Sofortmaßnahmen, sage ich 'mal. Soweit.

Vorsitzender: Frau Stöver, eine Nachfrage?

Abg. Birgit Stöver: Ja, was mir dabei auffällt, ist, dass das Denken deutlich zu eng ist, was den Harburger Bereich angeht, ob nun, sei es Beteiligungsprozess, der Sprung über die Elbe, reicht nicht nur bis in den Binnenhafen, sondern er müsste oder er muss weiter reichen. Und das kommt bei Ihnen weder im Denken noch in der Drucksache vor. Das ist ... Also, ein Beteiligungsprozess, kann ich schon nachvollziehen, dass er im Binnenhafen eben halt mit wenigen Anwohnern ist, aber einen Beteiligungsprozess ... also, von der Fortschreibung sind die Harburger deutlich enttäuscht, weil er eben halt nicht über die Grenzen des Binnenhafens ...

Und Schlossinsel und Binnenhafen, ehrlich gesagt, ist ein Gebiet, würde ich so sehen. Aber der Sprung in den weiteren Harburger Bereich, der auch einer städtebaulichen Aufwertung bedarf, der ist bei Ihnen im Denken eben halt noch nicht drin. Ich hatte allerdings – das ist die Nachfrage – nach der Fortschreibung, nach dem Fortschreibungszeitraum gefragt, und ich hatte auch noch einmal bei der A 26 nach dem Zeitplan gefragt. Und, Herr Penner, die Landschaftsbrücke, können Sie da nicht noch einmal ein bisschen detaillierter darauf eingehen?

Senatorin Blankau: Also, bevor Herr Penner das Wort erhält von mir, sei es mir gestattet, doch etwas dazu zu sagen. Also erstens reicht das Konzept, also die fünf Seiten, bis zur Harburger Innenstadt, das ist das eine. Das Zweite: Also, ich bin ja auch ganz gerne im Phoenix-Viertel. Ich kenne das ja noch von früher, wie es ausgesehen hat, und das hat sich deutlich verbessert. Und da gibt es beispielsweise Stadtteilbeiräte, sodass es auch einen Beteiligungsprozess vor Ort gibt. Ich könnte auch noch mehr aufzählen, aber Herr Penner kann das natürlich viel besser.

Herr Penner: Also, ich kann die Kritik ja ein Stück weit nachvollziehen, aber bisher war es ja so, dass der Sprung über die Elbe wirklich an der Unterelbebahn geendet hat. Und wenn Sie hier sich die Planzeichnungen ansehen, dann wird die Harburger Innenstadt ein Stück weit mitgedacht. Das könnte man vielleicht alles noch konsequenter machen, aber das muss sich vielleicht auch mit der Zeit erst einmal entwickeln. Dann war ja noch die Frage nach der Landschaftsbrücke. Dahinter steckt die Überlegung, dass es heute ... also dass es bis heute keine echte barrierefreie Verbindung zwischen der Harburger Innenstadt und dem Binnenhafen gibt. Es gibt einen Fußgängertunnel, der ist für einen Fußgängertunnel noch gar nicht einmal so schlecht, aber er ist eben auch relativ lang und er ist formal nach heutigen Kriterien nicht barrierefrei. Und es gibt darüber hinaus zwei Fußgängerbrücken, wo man sich erst einmal in 8 Meter Höhe hochklettern muss, um dann darüber zu kommen. Die sind extrem unattraktiv. Wir haben dabei das Ziel verfolgt, dass wir eine Brücke möchten, wo man eher selbstverständlich hochgeführt wird, ähnlich, wie es in der Wilhelmsburger Mitte ist, am Bahnhof Wilhelmsburg, wo man eben auch, wenn man aus Richtung BSU kommt, relativ selbstverständlich auf diese Brücke hochgeführt wird und nicht das Gefühl hat, man muss da irgendwo hochklettern. So etwas wollen wir in der Harburger Innenstadt auch erreichen. Das schafft man auch, zumindest auf der Nordseite, auf der Südseite ist es ein bisschen schwieriger. Und wir haben dann in einem vergleichenden Prozess überlegt, wo kann das sein, wo kann man eine Verbindung entsprechend verbessern. Und das sollte in dem Bereich sein, wo zukünftig die Musik spielt, und das wird eher der östliche Binnenhafen sein, wo sich die Wohnbebauung noch einmal deutlich verstärken wird. Und ich hoffe, dass wir dann in den nächsten Jahren auch die Finanzierung dafür auftreiben können.

Vorsitzender: Ja, wollen Sie weitere Ausführungen machen, Frau Senatorin? Nein, das ist nicht der Fall. Dann Herr Dr. Duwe.

(Zwischenruf: Zeitplan!)

Abg. Dr. Kurt Duwe: Ja, vielen Dank. Ja, können wir noch machen.

Senatorin Blankau: Herr Hoyer.

Herr Hoyer: Ja, die Nachfrage zum Zeitplan. Ich dachte, ich hätte schon gesagt ... Also, wie gesagt, diese Reihenfolge der einzelnen Schritte mit A 26 von Niedersachsen beinhaltet ja schon einen Zeitplan. Was die A 26 Ost angeht, insbesondere so ab Hohe Schaar bis zum Bereich Stillhorn, das ist wirklich jetzt nicht prognostizierbar. Es hängt unter anderem, wie ich auch schon sagte, davon ab, wie der Bund die Bewertung sieht hinsichtlich Bundesverkehrswegeplan, weil von der Bewertung dort die weiteren Planungsschritte abhängen, ob denn Hamburg in die Planung einsteigen darf oder nicht. Und das wissen wir eben nicht. Es gibt parallel dazu Überlegungen und auch konzeptionelle Gedanken, über andere Finanzierungsmodelle nachzudenken, aber das ist ein bisschen schwierig eben. Und von daher kann man da wirklich jetzt keinen Zeithorizont nennen. Also, es ist jedenfalls nicht irgendwie jetzt bis zum Ende des Jahrzehnts damit zu rechnen, dass da irgendwie eine weitere Baustelle entsteht, nicht unbedingt wegen der Brückenbaustelle an der Süderelbbrücke.

Vorsitzender: Herr Dr. Duwe.

Abg. Dr. Kurt Duwe: Ja, Herr Vorsitzender, vielen Dank. Eine Menge Lärmfragen beziehungsweise Verkehrsfragen sind beantwortet worden. Es sind sogar eine Menge Fragen beantwortet worden, die ich vorher gar nicht wusste, dass man sie stellen kann. Also, erst einmal herzlichen Dank für die vielen Informationen. Leider hatten wir kein Wortprotokoll, also bei den Ausführungen. Wäre sehr schön gewesen. Ich hoffe, dass wir das so einigermaßen auf die Reihe gekriegt haben. Erst einmal herzlichen Dank für diese Informationen.

Ich komme erst einmal zum Titel dieser Drucksache, Hamburgs Sprung über die Elbe. Ich sage 'mal, zu meiner Zeit, zu meiner Zeit, aus der Zeit, wo man noch sagte, Hamburgs Zukunft liegt im Süden, verstand man unter Sprung über die Elbe, über Wilhelmsburg nach Harburg, und zwar nach Harburg. Und das verstehen auch die meisten Harburger so, den Begriff Sprung über die Elbe. Was wir bekommen haben, ist natürlich das, was sehr schön ist, dieser IBA-Prozess. Und zu der Zeit, als der IBA-Prozess begonnen wurde, gehörte Wilhelmsburg noch zum Bezirk Harburg. Und so clever, wie Harburger sind, haben sie sich überlegt, dann lassen wir aber nicht alles, was da so entwickelt wird und investiert wird, dann auf der Elbinsel, und dann, zum Glück, das war ein Glücksfall, dass man dann im Binnenhafen dann auch eine (...) Entwicklung machen konnte. Und das ist der Bereich, wo der Sprung über die Elbe funktioniert.

Aber das ist nicht der Sprung über die Elbe, also für Harburger ist das nicht der Sprung über die Elbe. Es ist ein schönes Geschenk, sehr schön, aber es ist nicht eine stadtentwicklungspolitische Idee oder Vision, die aus Harburg heraus gedacht ist und integriert gedacht ist, so, wie es für Wilhelmsburg gedacht worden ist. Da fehlt etwas, da fehlt irgendwie das, was Hamburg sich unter dem Hamburger Süden vorstellt. Und das wird immer nur manchmal von Nord nach Süd gedacht, deshalb gibt es auch einen Sprung, und dann geht er von Norden nach Süden und irgendwann kommen wir dann im Süden an. Und das ist die Problematik, weil der Süden eigentlich nicht warten sollte, bis irgendwann einmal die Entwicklung dann ankommt. Das stört mich immer schon bei der Stadtentwicklung hier in Hamburg, wenn man da sehr viele Chancen dann nicht wahrnehmen kann. Damit muss man aber leben, wenn man den Sprung über die Elbe, das Sprung über die Elbe nennt, dann muss man eben sehen, dass viele Harburger sich damit nicht identifizieren

können und soll es sogar sagen, wann kommt er denn endlich. Ja, deshalb, es war leider so, dass es so benannt wird.

Bei diesem Prozess finde ich wichtig, auch gerade bei dieser Drucksache, dass man sich Ziele setzt und auch sagt, bis dann und dann möchten wir das und das in Zahlen auch erreichen. Das fehlt mir ein bisschen in diesem Konzept, so ein bisschen, soundso viel Wohnungen, haben wir auch einmal so ein Ziel gehabt, in dem und dem Bereich möchten wir gerne das und das erreichen, mit Ziffern unterlegt oder so weiter und so fort. Und zum anderen, wenn man jetzt eine Verstetigung dieser Entwicklung haben möchte, wir haben ja schon gelernt, dass relativ viele Behörden zusammengearbeitet haben. Wie wird gewährleistet, dass diese Zusammenarbeit, die in den letzten Jahren passiert ist, wie wird die weitergeführt als Querschnittsaufgabe, da gibt es ja immer das Problem, irgendwer muss ja den Hut auf haben beziehungsweise irgendwer muss ja das irgendwie doch über die Jahre hinweg koordinieren. Und da ist die Frage, wer wird das sein und wer wird das finanzieren können. Das kostet auch ein bisschen Geld. Das sind die beiden allgemeinen Sachen.

Verkehr, habe ich schon gesagt, da ist sehr viel beantwortet worden. Die Harburger Innenstadt ist ja auf den Karten jetzt drauf und ich habe mich dann auch gefragt, was ist denn jetzt mit der Harburger Innenstadt. Weil, es gibt jetzt das Thema Überwindung dieser Eisenbahnstrecke, aber da ist ja nichts zu sehen. Das erweckt aber den Eindruck, dass man jetzt mit dem Sprung über die Elbe auch diesen Bereich bearbeiten will. Und ich denke einmal, das ist nicht nur der BID, der da das BID, das, was jetzt wieder weitergeführt worden ist, steht nicht drin. Das erweckt irgendwie den Eindruck, dass man da sehr viel Engagement reinstecken will, was scheinbar nicht der Fall ist, oder erweckt Hoffnungen, die in anderen Bereichen der Fall sein können.

Dann noch einmal ganz dezidiert das Problem, was vorhin schon angesprochen wurde, Korallusviertel. Ich weiß, dass es ein Problem ist, aber ich möchte noch einmal gerne die Einschätzung sehen, ob jetzt das, was da einmal geplant war, jetzt so auf dem Wege ist, dass man in ein paar Jahren zumindest da etwas erreichen kann, oder ob man sagen muss, bis dann und dann, wenn da nichts passiert ist, man sieht da keine Hoffnung, was gibt es für eine Möglichkeit, da einen Neuanfang zu machen, wenn es wirklich nicht mehr klappt.

Senatorin Blankau: Dann gebe ich ...

Vorsitzender: Frau Senatorin, bitte.

Senatorin Blankau: Nein, eins kann ich natürlich nicht lassen. Also, ich bin ja aufgewachsen in Altenwerder und hatte auch ganz viel im Süderelbegebiet zu tun. Und wenn ein Harburger über Harburg spricht, meint er immer Harburg und vergisst dann das Süderelbegebiet. Und das Süderelbegebiet entwickelt sich ja jetzt auch weiter mit einem hohen Engagement der Freien und Hansestadt Hamburg und durch die IBA GmbH. Und deswegen, also, da ich das alles kenne, Harburg, Wilhelmsburg, und immer vernachlässigt, also ich finde, man sollte auch einmal sich nicht immer so schlechtreden, weil, gerade jetzt sind da auch einige Impulse gesetzt worden, die auch in Harburg, und damit meine ich den gesamten Bezirk, spürbar sind. Also insofern, das BID, da kann dann Herr Penner nachher noch etwas dazu sagen, also

das trifft einen schon, wenn man die Innenstadt früher kannte und heute kennt und da müssen wir alle gemeinsam noch überlegen, auch mit den Grundeigentümern, was ja aber auch passiert. Aber jetzt erst einmal Herr Walter und dann Herr Penner.

Herr Walter: Also, als Erstes will ich kurz einmal zu der Frage, ist es richtig in so einem Rahmenkonzept und was ist überhaupt die Funktion dieses Papieres, noch einmal vielleicht ein Wort sagen, weil da ja auch viel dazu gesprochen worden ist. Es geht ja eigentlich darum, dass man einmal sich jetzt für einen Zeithorizont von zehn Jahren auf einige Leitlinien verständigt, die man wichtig findet, die eben auch eine gewisse übergeordnete Bedeutung haben. Und nicht alle, und das ist übrigens auch ein Grund, warum nicht alle Themen, die heute Abend angesprochen oder im Perspektivenprozess angesprochen oder im damaligen Beteiligungsprozess angesprochen wurden, eigentlich hier hinein gehören. Nicht, weil sie falsch sind, nicht, weil man die Diskus..., sondern weil sie natürlich mit Tagesthemen zu tun haben, also dies nicht falsch verstehen, also Themen, die uns dann unmittelbar einmal berühren, um die es hier aber nicht geht.

Hier geht es schon, und die Fragen sind auch angesprochen worden, um gewisse Leitplankenentscheidungen, die in Wahrheit eigentlich ja von der Bürgerschaft und von Ihnen hier zumindest zur Kenntnis gegeben werden sollen und die der Senat entschieden hat. Und ich mache das einmal fest an einem Konflikt, der heute hier auch sehr deutlich angesprochen wurde und der ist fundamental für die Frage, was will ich mit Wilhelmsburg eigentlich weiter machen.

Das kam ganz zu Beginn, wir verlegen jetzt eine Reichsstraße. Es ist eine Riesenoperation, die wir in dieser Stadt unternehmen, nach vielen auch streitigen Diskussionen. Und auch wenn nicht alle dafür sind, ist eins klar, da wird ein Riesenraum jetzt frei. Und Hamburg, Wilhelmsburg, der Bezirk, alle Beteiligten, stehen vor der Frage, was machen wir jetzt eigentlich daraus. Und da gibt es einmal so ein Szenario, das haben auch einige artikuliert, auch übrigens im Perspektivenprozess kann man das nachlesen, die sagen, wir machen da ein reines Gewerbegebiet draus, wir entwickeln das jetzt weiter auf diesen Flächen und das wäre so eine Möglichkeit. Und es gibt eine zweite Perspektive, die wurde heute Abend auch vorgetragen noch einmal ganz speziell, das ist ja alles Käse, was Ihr gemacht habt, vertreibt den Rest von Gewerbe in dieser Stelle auch und wir machen nur Wohnen. Das ist auch so eine strategische Weichenstellung, die man treffen kann.

Dieses Papier gibt eine andere Empfehlung und darüber müssen Sie befinden, ob Sie das richtig finden oder ob Sie in die Richtung Wohnen oder in die Richtung Gewerbe oder in die Richtung Park und Kleingarten gehen wollen. Und das ist so eine wirklich strukturelle ... das dieses Papier empfiehlt dazu. Die frei werdenden Flächen der Wilhelmsburger Reichsstraße einschließlich gewisser angrenzender – und die sind reduziert worden nach dem Beteiligungsprozess, nämlich die Randlagen des Kleingartengebietes mit einer Neusortierung im Bereich der Assmans Gärten, der Kleingärten, das will ich auch noch einmal sagen, etwas zur Beruhigung, da haben wir nämlich lange diskutiert und die Planung auch geändert in diesem Prozess, den für Wohnen zu nehmen. Den Bereich der Grundstücke, die unmittelbar parallel des Jaffe-Kanals liegen, zu einem Mischbereich zu entwickeln, das ist dort, wo Sie heute auch die Margarinefabrik vorfinden, den Puhstorf, diese Entwicklung im Grunde dort weiter. Was wir für absolut verträglich, ja, sogar für extrem sinnvoll für

Wilhelmsburg halten, solche Betriebe dort weiter zu belassen und überhaupt nicht störend, überhaupt nicht störend für das Wohnen, sondern eine Bereicherung für das Wohnen sind. Das ist die Auffassung, die dieses Papier hier macht.

Und wir sagen in dem Papier auch ein Drittes. In dem Bereich, wo wir nämlich östlich des Jaffe-David, wo wir heute intakte Industrie- und Gewerbebetriebe haben, das ist der Bereich, über den in Wahrheit auch Herr Hoyer gesprochen hat, wo wir nämlich die Rubbertstraße und Dratelnstraße haben. In diesem Bereich, und wo wir zukünftig auf der Ostseite die neue Wilhelmsburger Reichsstraße haben werden, da machen wir uns nicht ran, jetzt die abzusiedeln, die Betriebe zu verdrängen und so weiter und die Arbeitsplätze zu vernichten, sondern dort, das empfiehlt dieses Papier, wollen wir die Betriebe erhalten, wir wollen das auch weiterentwickeln mit dem Gewerbe, weil wir da auch Chancen sehen für weitere Arbeitsplätze, und das ist die Entscheidung, vor der Sie unter anderem stehen. Und natürlich gibt es auch Empfehlungen zu anderen Bereichen, aber das ist eigentlich auch, Herr Duge, noch einmal der Kern dieses Papiers.

Und deswegen noch einmal zu den Zeitschienen und Kosten und alles, was man da jetzt natürlich auch dranknüpfen kann. Dieses Papier macht das deshalb nicht, weil es ein längerer Prozess ist. Ungefähr kann man es beziffern, aber es kann sich auch um ein Jahr verzögern, was weiß ich, was so alles passiert, das haben wir auch alles in der Vergangenheit schon erlebt. Deswegen ist das vielleicht auch gar nicht so zentral die Aufgabe dieses Papiers. Da würde ich auch ein bisschen ... das ist auch deshalb wichtig, damit es ein paar Jahr einmal überhaupt gelten kann. Sonst sind solche Papiere so schnell überholt, dass Sie sich kaum umdrehen können. Da muss erst nur wieder eine Brücke zusammenstürzen, wie es jetzt gerade passiert ist, dann steht so eine Behörde vor der Aufgabe, auf einmal wieder einmal ein paar Millionen Euro umschichten zu müssen, ich will das jetzt nicht vertiefen, das sind wahrscheinlich nicht wenige am Ende. Verstehen Sie, das sind ja Abhängigkeiten, die haben wir auch in dem IBA-Prozess erhellt. Und da bin ich gleich noch einmal beim Korallusviertel.

Das Korallusviertel war ... also damit meine ich jetzt nicht die bestehenden Gebäude, auf die die Senatorin schon eingegangen ist, sondern das leer stehende Grundstück, was heute auch angesprochen wurde, was ja geräumt worden ist, wir auch mit dem Schnellverfahren einen B-Plan aufstellen wollten, weil wir es 2013 fertig haben wollten eigentlich oder zumindest im Bau haben wollten, dieses Korallusviertel. Woran ist das im Rahmen der IBA gescheitert? Das ist daran gescheitert, das ist ein Privateigentum, dieses Grundstück, da ist eine Insolvenz passiert und was weiß ich, was alles, da hat es anderes. Wir kommen im Moment an das Grundstück nicht, die bemühen sich darum, einen zu finden, der das übernimmt und weiter umsetzt, aber daran liegt es. Das liegt nicht an der öffentlichen Verwaltung in dem Fall, sondern das sind privatrechtliche Themen, die hier dahinterstehen, warum zu unser aller Bedauern, das kann ich auch für mich persönlich und das kann ich, glaube ich, für hier alle sagen, das noch nicht realisiert ist. Und das ist höchst ärgerlich für uns alle.

Trotzdem, in diesem Papier hier, wo soll es mit Wilhelmsburg hingehen, empfehlen wir eindeutig, dass diese Planung, wie es ja auch heute Abend gefordert ist und deswegen ist das auch aufgenommen, weitergeführt werden soll. Und wenn es jetzt noch ein Jahr dauert, bis diese Grundstückseigentums- und Rechtsverhältnisse da geklärt sind, dann müssen wir halt so lange noch warten, aber natürlich wollen wir

dieses Projekt umsetzen. Und wir sind in Wahrheit ja auch relativ weit, also Planungsrecht, das ist schon bauantragsmäßig durchdekliniert, das ganze Ding, das hängt im Moment an ganz anderen Fragen, dass es noch nicht realisiert ist. Also das noch einmal vielleicht zu Ihrer Frage, Herr Duwe, was dieses Thema anbetrifft.

Jetzt war noch ein Punkt offen, glaube ich, weiß ich nur nicht genau.

Senatorin Blankau: Ja, Herr Penner möchte sich noch äußern zur Harburg, zur Harburger Innenstadt, das BID.

Herr Penner: Ja, was die Harburger Innenstadt angeht, haben wir ja nicht eine Situation, wie wir sie etwa in Wilhelmsburg haben oder wie wir sie auch im Harburger Binnenhafen haben. In diesen Bereichen, die auch von der IBA dann bearbeitet worden sind, gab es ja große Konversionsflächen, wo man auch große Entwicklungen machen konnte. Und auch demnächst werden wir ja in Wilhelmsburg wieder große Flächen haben, die zur Verfügung stehen, um dort eine Entwicklung anzuschieben und auch durchzuführen.

(Zwischenruf: ... in Harburg.)

In Harburg haben wir das letztlich nur im Binnenhafen. Und auch diese Flächen im Binnenhafen sind bis auf den östlichen Teil weitgehend bebaut inzwischen. In der Harburger Innenstadt haben wir, ich will nicht sagen Baulücken, das wäre wieder zu klein gedacht, aber wir haben größere, zusammenhängende Flächen, wo man einmal ein, zwei Projekte machen kann, aber wir haben keine großflächigen Entwicklungen, die dort möglich sind. Das heißt, man muss mit kleinen Maßnahmen versuchen, die Harburger Innenstadt zu verbessern. Und die Harburger Innenstadt ist ja jetzt auch keine ganz ungewöhnliche Situation, das haben wir ja in allen deutschen oder in allen europäischen Metropolen, dass eben traditionelle Stadtteilzentren unter dem Einkaufsverhalten, was heute herrscht, leiden. So, und das hat Harburg vielleicht etwas stärker getroffen als manches andere Stadtteilzentrum, was diverse Gründe hat, auch nicht immer nur einen Grund, aber auch da arbeiten wir ja sehr stark dagegen. Es gibt ja, also jedenfalls aus meiner Kenntnis, kaum solche vergleichbaren Zentren, wo die Akteure derart miteinander vernetzt sind. Wir haben ein recht gut funktionierendes Citymanagement, ein BID und dergleichen, die sind alle also relativ aktiv und versuchen, dort auch etwas dran zu machen. Das ist aber eine ganze andere Problemstellung, als wir die etwa bei so großflächigen Entwicklungen haben wie etwa auf der Elbinsel.

Senatorin Blankau: Können Sie, weil, Herr Dr. Duwe hat ja auch nach Beteiligungsprozessen noch gefragt, ob Sie das ausweiten wollen in Harburg. Weil, das ist ja Ihre Federführung, Herr Penner.

Herr Penner: Also, es gibt so etwas wie einen Beirat für die Harburger Innenstadt nicht, zumindest nicht offiziell. Das gibt es so etwas ... da gibt es natürlich entsprechende Gremien der Einzelhändler, aber das ist ja ein sehr spezielles Segment, das hilft ja nicht wirklich weiter. Aber da muss man möglicherweise ernsthaft darüber nachdenken, so etwas auch in der Harburger Innenstadt noch einmal einzurichten.

Vorsitzender: Ja, vielen Dank. Frau Senatorin, ich möchte noch einmal eben einen wichtigen Punkt ansprechen. Und zwar, es sind ja so viele Detailinformationen gekommen, auch seitens des Senats, dass das ziemlich schwierig wird, hier das alles so in Kürze zusammenzufassen fürs Protokoll. Und deswegen wollte ich dem Ausschuss vorschlagen, ich hatte schon einmal links und rechts hier mit den Kolleginnen und den Kollegen gesprochen, dass wir nachträglich ein Wortprotokoll beschließen für die Punkte, ja, ab Punkt c) noch zusätzlich, b), c) und d), dass wir dafür ein Wortprotokoll beschließen. Dann wird das letztlich auch einfacher, weil, sonst laufen wir vielleicht Gefahr hier, dass wir den Bericht noch gar nicht kriegen in der nächsten Bürgerschaft. Und ich glaube, das soll ja wohl am 21., 22. Januar 2015 dann auch durch die Bürgerschaft gehen, die Drucksache. Insofern, wenn nichts dagegenspricht von den Kolleginnen und Kollegen, dann können wir so verfahren.

(Zwischenruf: Ja.)

Ich sehe, da spricht nichts dagegen, dann machen wir das so, danke schön.

So, dann ...

Senatorin Blankau: Ich kann das noch ergänzen, Herr Roock, vielleicht auch in Anbetracht der Zeit, dass man das ein wenig abkürzen kann, erstens, das Wortprotokoll, und zweitens gibt es ja eine Große Anfrage, die gestellt worden ist, wo noch sehr viele unterschiedlichste Fragen beantwortet werden, die spätestens Anfang nächster Woche, glaube ich, rausgeht, Herr Duwe, oder wie?

(Zwischenruf)

– Ja, das ist so ein Riemen, wird es werden.

Vorsitzender: Ja, okay. Angesichts dieser Tatsache, ich habe jetzt nur noch hier drei Wortmeldungen, Frau Sudmann, Herrn Duge und Herrn Wiesner drauf. Vielleicht hier könnten wir das hier kürzer fassen, damit wir irgendwann vielleicht auch einmal hier zum Ende kommen. Ich wäre dafür sehr dankbar, aber es sollte sich zunächst dann Frau Sudmann darüber äußern. Sie haben das Wort.

Abg. Heike Sudmann: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich erspare mir auch, auf die Nickeligkeiten von Herrn Kienscherf einzugehen, nehme nur den kleinen Hinweis auf, dass die elf Minuten Fahrzeit von Wilhelmsburg zum Rathaus natürlich auch umgekehrt gelten und wir auch gut nach Wilhelmsburg hätten fahren können.

(Zwischenruf)

Das Wichtige war jetzt noch einmal das Stichwort Rahmenkonzept. Nach meiner Kritik und nach meiner Aufforderung an den Senat, das Rahmenkonzept noch einmal zu überarbeiten, hat ja Frau Senatorin zuerst versucht darzustellen, das Rahmenkonzept löst kein Baurecht aus, haben Sie völlig recht. Dann haben Sie aber selbst in einem anderen Beitrag noch einmal gesagt, es legt die Grundlagen für die weiteren Entwicklungsprozesse. Und deswegen ist mir das Rahmenkonzept eben auch wichtig. Und deswegen habe ich auch weiterhin oder halte ich weiterhin daran fest zu sagen, Sie sollten es wirklich überarbeiten, weil Sie ja heute viel gehört

haben. Sie können auch gerne noch einmal sagen, was Sie aus dieser heutigen Anhörung eigentlich ziehen. Ich fand das, ehrlich gesagt, schon ziemlich beeindruckend, ich will jetzt nicht das Wort Klatsche verwenden, ziemlich beeindruckend, was die Bürgerinnen und Bürger gesagt haben.

Gut, aber meine Fragen, die ich an Sie habe, gehen zum einen einmal in das Rahmenkonzept 2005, was uns ja auch ganz zu Anfang vorgestellt wurde. Da war ja eine ganz wichtige Karte, wo gesehen wurde, dass die Planungen damals über die Hafengebietsgrenzen hinausgingen. Da würde ich jetzt gerne wissen, was Sie dazu bewogen hat, diese Leitplanken aus dem damaligen Rahmenkonzept irgendwie über den Haufen zu schmeißen. Wir haben, finde ich, mehrere Beispiele, wo man sehen kann, dass es eben nicht die integrierte Stadtentwicklungsplanung gibt, die auch Herr Läßle ja eingefordert hat, dass Sie eben nicht wirklich alle Bereiche abwägen. Das sehen wir jetzt gerade am Haulander Weg, wo bisher, das war ja eines der Vorzeigeprojekte von Herrn Helbig und von der IBA, wo Sie jetzt sagen, hm, vielleicht machen wir gar keinen Wohnungsbau da, vielleicht machen wir da ganz etwas anderes. Wir sehen es auch oben an den Spreeterrassen, wo Sie zu Anfang ja geplant haben, Sie wollten bis an die Straße ranbauen, jetzt sagen Sie, hm, wir müssen noch einen Gewerberiegel da machen. Sie gehen auch da nicht an das Thema Verkehr heran. Und wenn ich gehört habe, was Herr Hoyer gesagt hat, liegt mir noch die Frage auf der Zunge, Herr Hoyer, Sie haben beschrieben, was seit den Achtzigerjahren alles besser geworden ist. Ich gehe doch einmal davon aus, dass Sie es eigentlich für ganz Hamburg so beschreiben würden, denn durch welche vielen, kleinen Maßnahmen in jedem Stadtteil sich irgendwas verbessert hat. Sie wollten aber hoffentlich nicht sagen, dass die IBA und die igs alle überflüssig waren, weil alles schon so supertoll geworden ist.

Was mir aber wirklich fehlt, und das ist der Vorwurf an die Verkehrsbehörde, ich sehe nicht die Alternativen, die Sie überlegen. Einmal abgesehen davon, dass Sie die S32, die wir im Verkehrsausschuss, Frau Köppen, Herr Wiesner, seit Jahren heiß diskutieren, alle sagen, wir wollen die S 32, nicht einmal erwähnt haben, sehe ich aber auch nicht, dass Sie anders herangehen. Sie haben dieses Beispiel gebracht mit dem Arzt, der Arzt ist nicht schuld daran, wenn es die Masern gibt und die BWVI sei nicht schuld daran, wenn die Autos da sind. Der Arzt impft, der beugt vor gegen die Masern. Die BWVI kann auch vorbeugen gegen zu viel Verkehr, indem Sie andere Planungen machen. Und das kann ich einfach nicht erkennen und da würde ich gerne wissen, ob Sie jetzt noch einmal überlegen, zum Beispiel hatten Sie ja von der HPA dann das Konzept ja so beschrieben, der HPA sei es letztendlich egal, ob für 7,5 Tonnen Durchfahrtsverbot ist oder nicht, weil das gar kein Hafenverkehr sei. Wenn es aber gar kein Hafenverkehr ist, der ja oft immer als Begründung herangezogen wird, warum in Wilhelmsburg viele Veränderungen nicht gemacht werden dürfen, dann frage ich mich, warum es auch nicht da möglich ist zu überlegen, wo können sich denn diese Betriebe vielleicht mehr konzentrieren, wo kann man den Verkehr anders steuern. Also es sind immer Widersprüche, einerseits wird versucht zu sagen, es gehört alles zum Hafen, deswegen muss Wilhelmsburg, ich hatte ja vorhin diesen einen wunderschönen Satz da zitiert, dass eben die Entwicklung der Elbinsel vom Hafen abhängt, dann wieder ist es nicht Hafen. Also es passt für mich einfach nicht zusammen. Da würde ich gerne von Ihnen noch einmal hören, wie Sie es anders gestalten.

Und zu guter Schluss noch einmal zur Beteiligung. Auf Seite 4 in der Drucksache wird Beteiligung einmal so mit den kurzen Stichworten beschrieben, neben Hinweisen, Wünschen und Ideen, die Sie aufgenommen haben, und dann beschrieben Sie eben auf Seite 5, Moment, dass eben die grundlegenden Konfliktlinien einfach weiterhin da sind. Und da, wirklich noch einmal zum Abschluss, ich finde, Sie müssen wirklich auch einmal eine Entscheidung treffen, machen Sie eine integrierte Stadtplanung, die nicht einem Themenfeld wesentlich mehr Gewicht gibt, oder sagen Sie, hm, Wilhelmsburg hat nun Pech, das gesamtstädtische Interesse, was Sie vorhin ansprachen, Frau Senatorin, heißt, dass Sie, wenn Sie die Gesamtstadt im Blick haben, immer noch weiterhin sagen, aber Wilhelmsburg trägt die Lasten Verkehr, trägt die Lasten Hafenwirtschaft, Sie würden so eine Planung nicht in Stadtteilen wie Blankenese oder sonst wo machen.

(Zwischenruf)

Vorsitzender: Frau Senatorin.

Senatorin Blankau: Also, das hat natürlich, Frau Sudmann, auch etwas mit der geografischen Lage zu tun. Also wie käme ich auf die Idee, so eine Randlage wie Blankenese zu bedienen? Also es geht um den, wie war das so schön, nicht nur den Sprung nach Süden, sondern auch noch den Sprung nach Norden. Und wenn Sie sich einmal die geografische Lage angucken, das ist hier eben auch schon deutlich geworden, Harburg und Wilhelmsburg war einmal eins bis Ende der Dreißigerjahre und die natürliche Trennung dieser beiden Großräume ist die Elbe. Und die Elbe ist leider nicht so überwindbar, dass man sagen kann, man kann an jeder Stelle über die Elbe rüber. Das ist das Problem, was wir alle gemeinsam zu bewältigen haben, auch Sie. Wir haben das Rahmenkonzept mehrfach überarbeitet und ich will nur ganz kurz, 2005 hatte ich mit dem Rahmenkonzept nichts zu tun. Was ich aber weiß, ist, im Zusammenhang mit dem Landschaftsschutzgebiet Wilhelmsburger Osten, dass nach dem Rahmenkonzept 2005 der Wilhelmsburger Osten mit Wohnungsbau bebaut werden sollte. Und der Westen, das, wo Sie glauben, dass da Wohnungen hin sollten, das waren Logistikflächen. Das hatte mit einer Stadtentwicklungspolitik aus meiner Sicht etwas weniger zu tun vielleicht als heute, es hat aber den Anstoß dazu gegeben, dass das, was sich auf den Elbinseln, was sich in Harburg entwickelt hat, entwickeln konnte, und das ist auch gut. Und jetzt kann das Herr Walter noch etwas konkretisieren.

Herr Walter: Ja, ich kann noch ein paar Ergänzungen vielleicht noch dazu machen, aber erst einmal noch einmal zu dem Bild, was Herr Humburg auch noch einmal gezeigt hatte heute. Und viele von Ihnen kennen das Rahmenkonzept auch noch, das ist ja auch einmal in der Bürgerschaft gewesen und zur Kenntnis genommen worden. Ich kann nur sagen, diese blauen Flächen sind kein Indikator, ob das Wohnen oder Arbeiten ist, man kann eher an der Größe der Grundstücke erkennen, in welche Richtung das geht. Und ich kann wirklich zur Beruhigung aller Beteiligten sagen, also das war damals schon übrigens auch genauso wie heute Zielrichtung, den westlichen Teil des Reiherstiegviertels zu einem weiteren, also als Gewerbegebiet weiterzuentwickeln. Daran hat sich inhaltlich null Komma null null geändert und das kann man auch nachlesen. Da hat sich nichts geändert, das war immer die Zielrichtung, genauso, wie der südliche Teil des Gewerbegebietes, der dort auch dargestellt war, herausgehoben, auch immer als Gewerbegebiet vorgesehen war und niemals als irgendetwas anderes, zumindest nicht offiziell von

irgendwelcher Stadtseite. Also was es sonst noch an Gedanken gibt in der Stadt, das ist eine andere Sache. Das war immer klar.

Richtig ist auch, dass sich viele andere Rahmenbedingungen natürlich verändert haben, auch durch Diskussionen. Und der eine oder andere, zumal hier die Fläche, die die Senatorin gerade erwähnte, wir haben ja sogar noch im Rahmen der IBA in der Umsetzung einen umfassenden Beteiligungsprozess gehabt dazu mit Studien und Gutachten, ich weiß gar nicht, bis wir dann zu dem Ergebnis kamen, das soll man besser nicht bebauen, und das dann am Ende in das Landschaftsschutzgebiet gemündet ist, so, das war eine.

Dann die Linie, es gibt also eine ganze Reihe von Änderungen, die schon eingetreten sind. Wir hatten damals auch noch nicht den Haulander Weg so im Fokus gehabt, muss man auch deutlich sagen, so weit haben wir noch nicht gedacht. Wir haben auch die Mitte viel weniger gesehen. Warum aber hat auch eine ganz einfache Ursache: Wir sind in dem Rahmenkonzept, obwohl diese Forderung aus dem Weißbuch da war, das war ja damals auch eine Diskussion, aus dem Weißbuch war die Forderung, verlegt die Wilhelmsburger Reichsstraße.

(Zwischenruf: Verlegt da eine Straßenbahn!)

Die Wilhelmsburger Reichsstraße. Wir haben keine Möglichkeit damals gesehen, das in irgendeiner Form dem Senat zu präsentieren, schon von der Verwaltungsseite nicht, weil überhaupt null absehbar, dass dafür jemals Geld da sein würde. Und deswegen ist der alte Rahmenplan, hat noch die alte Wilhelmsburger Reichsstraße. Das muss man auch so zur Kenntnis nehmen. Das hat sich auch verändert in den letzten Jahren.

Und, wie wir eben denken und meinen, auch in dieser Drucksache ein bisschen deutlich zu machen, mit einer großen Chance für Wilhelmsburg verbunden. Und das sehe ich eben übergeordnet immer noch, jetzt einmal unabhängig von irgendwelchen städtebaulichen Details hier so, das ist eine große Veränderung. Das hat auch überhaupt erst das Denken über den Haulander Weg möglich gemacht. Wo ist denn der Haulander Weg? Der liegt, dieses Gebiet, wer sich das anguckt, die eine Hälfte liegt quasi an beziehungsweise auf der Wilhelmsburger Reichsstraße. Dieses Denken gab es damals nicht, weil kein Mensch darüber nachdachte oder es für möglich hielt, dass wir die Reichsstraße jemals verlegen könnten. Also das sind die großen Veränderungen und das muss man, glaube ich, auch sehen. Und das versucht natürlich dieses Papier jetzt auch aufzunehmen ein bisschen und auf diesem Stand, das kann ich vielleicht noch einmal so ergänzend sagen, auch jetzt die weiteren Planungen aufzusetzen. Ich meine, diese Entscheidung des Senates, die IBA Gesellschaft weiterzuführen, jetzt die Planung mit den Gebieten, die jüngsten Entscheidungen, die beruhen ja letztlich schon irgendwie einmal und müssen auch einmal eingefügt werden in ein Bild, was man am Ende von diesem Stadtteil haben will oder hat. Und das ist vielleicht eine Sache, die jetzt auch viele angeht. Deswegen, glaube ich, ist das hier auch nur zur Kenntnis Ihnen vorgelegt, weil das schon auch eine gesamtstädtische Dimension hat.

Senatorin Blankau: So ist es. Und jetzt Herr Hoyer.

Herr Hoyer: Ja, Frau Sudmann, alles besser geworden, anders herangehen. Das ist eben gerade der Punkt. Es ist tatsächlich besser geworden und man sieht es an den Zahlen. Die Georg-Wilhelm-Straße als große Nord-Süd-Achse von Wilhelmsburg hat unter, also jedenfalls zwischen Vogelhüttendeich und Bereich Bodenhäuser Straße unter 10.000 Fahrzeuge pro Tag. Sie hat einen Lkw-Anteil unter 10 Prozent, der bei 7 Prozent, 8 Prozent liegt. Das ist für eine innerstädtische Straße ganz normal. Der Lkw-Anteil deutet darauf hin, dass es dann tatsächlich nur der Ziel- und Quellverkehr in diesem Quartier ist, das heißt, das ist der Getränkelaster, das ist der Laster, der den Lebensmitteldiscounter beliefert, das ist aber auch vielleicht einmal die Gerüstbaufirma aus der Rubbertstraße oder Schlenzigstraße, die an die Weimarer Straße fährt, um dort eben für Wärmedämmung ein Gerüst anzuliefern. Das sind also alles Verkehre, die kann ich nicht verlagern und das kann ich auch nicht anders machen. Ich kann der Firma Muehlhan an der Rubbertstraße nicht sagen, da liegen ein paar Gleise, fahr deine Gerüste an den Großen Burstah mit einem Gleisanschluss. Da kann man leider nichts anders machen. Das ist ein Problem im städtischen Leben, in der städtischen Siedlung, dass es gewerbliche Verkehre gibt, Lkw-Verkehre gibt, die zwangsläufig aus dieser Siedlungsstruktur generiert werden.

Und das ist genau auch der Punkt mit den 7,5 Tonnen. Wie gesagt, wir haben uns sehr intensiv damit beschäftigt im Zusammenhang mit den Umlegungen, die ich zitiert hatte. Mit der Wilhelmsburger Reichsstraße ist auch einmal eine sogenannte Zielspinne über die Harburger Chaussee gelegt worden. Zielspinne heißt so viel, dass geschaut wurde, alle, die durch diesen Querschnitt fahren, wo versickern die eigentlich. Und die versickern tatsächlich im Wilhelmsburger Westen, eben als solche Verkehre wie Getränkelaster und dergleichen. Es sind natürlich auch welche dabei, die dann weiter auf der Wollkämmerei fahren und da Reiherstieg da, diese Ernst-August-Schleuse da hinten dann in diese andere Ecke reinfahren, aber so sieht das aus. Und wenn ich jetzt also 7,5 Tonnen anordnen würde, so, wie es in dem Papier der HPA drinsteht, bedeutet das, mit deren Zusatz, Anlieger frei, dass jeder, der dort fährt, fahren dürfte. Das heißt also, ich würde keinerlei Effekt haben beziehungsweise ich müsste einen unheimlichen Kontrollaufwand betreiben, um vielleicht den einen unter vielen rauszufischen, der tatsächlich dort nicht fahren darf. Das ist einfach unverhältnismäßig. Ich würde gerne wissen, wie ich es anders machen sollte als Verkehrsplaner. Ich bin jetzt praktisch 40 Jahre im Job, wenn Sie einen guten Rat haben, ich weiß es nicht, also, wie ich die gewerblichen Verkehre anders organisieren soll.

(Abg. Heike Sudmann: Ich habe eine Nachfrage, ob es ...)

Vorsitzender: Frau Sudmann.

Abg. Heike Sudmann: Ich habe eine Nachfrage und den Hinweis darauf, dass das Hafengebiet und Haulander Weg noch nicht beantwortet sind. Die Nachfrage ist, Sie haben vorhin gesagt, diese Zählung, wo Sie wirklich Kennzeichen erfasst haben, war in 19..., ich weiß nicht, ...96 und 2005, aber ... Containerlager, wie zum Beispiel ... oder 2009, Entschuldigung, und das Containerlager von ProGeCo ist aber erst vor kurzem weggegangen. Das sind doch auch wieder Fahrten, die Sie mit dabei hatten. Das sind die Sachen, die ich meine. Also das sind die Fahrten, die eigentlich nicht das Gewerbe sind, das man in einem normalen Stadtteil zu finden glaubt.

Herr Hoyer: Also die Zählung von ...

Vorsitzender: Frau Senatorin.

Senatorin Blankau: Herr Hoyer.

Herr Hoyer: Entschuldigung. Also, die Zählung von 1996, die Kennzeichenerhebung, ist abgeglichen worden inzwischen mit der neueren Zählung 2009, wo man eben an den Knotenpunkten gezählt hat und Knotenstromverfolgung gemacht hat. Und anhand der allgemeinen Verkehrsentwicklung, und wenn Sie sich auch aus anderen Diskussionen auch im Mobilitätsbeirat erinnern, wissen Sie, dass im innerstädtischen Verkehr seit 20 Jahren relativer Gleichklang ist beziehungsweise sogar eine Abnahme ist. Das heißt, man kann solche Zählungen aneinander kalibrieren und dann kann man mit relativ großer Sicherheit eben sagen, wie die Entwicklung tatsächlich war. Und die ist da relativ konstant. Das sehen wir auch an Querschnittszählungen an der Harburger Chaussee zum Beispiel, die hat 20.000 Fahrzeuge mit 6.000 Lkw. Das ist also eine relativ konstante Geschichte und da sind diese Informationen, glaube ich, auch sehr verlässlich dazu.

Vorsitzender: Herr Duge.

(Abg. Heike Sudmann: Jetzt, Haulander Weg ist immer noch nicht ...)

Senatorin Blankau: Haulander Weg, jetzt noch einmal wiederholen die Frage, das ist ...

Abg. Heike Sudmann: Das war die Frage nach der Veränderung der Planung. Bisher war Haulander Weg das Projekt der IBA mit Klimahäusern und jetzt stellen Sie es quasi infrage, weil Sie auch in der Pressemitteilung vor zwei Wochen gesagt haben, wir können uns auch vorstellen, eine gewerbliche Nutzung zu machen. Und die zweite Frage war Hafengebiet ....

Senatorin Blankau: Also erstens ist es so, dass wir die Kofis ja vorgestellt haben und beschlossen haben, dass die IBA weiter die Entwicklungen vorantreibt. Und da steht beispielsweise zum Haulander Weg drin, dass es auch darum geht, zu untersuchen, Wohnen und Gewerbe. Da spielen sicherlich bei der Entscheidung dann entscheidende Rollen, wie die Kofi am Ende aussieht, weil natürlich die Finanzierung auch gewährleistet sein muss dieser Erschließung.

Jetzt will ich aber auch eins dazu sagen. Auch ich bin der Auffassung gewesen, dass man Gewerbeansiedlungen überprüfen sollte, weil ich Wilhelmsburg kenne und den Haulander Weg kenne. Und ich finde die Ecke ein bisschen schräg, die ist nämlich direkt da an der Kornweide, dort, wo später vielleicht die A 26 langfährt, und auf der gegenüberliegenden Seite ist Gewerbe. Und es gibt da schon noch Lärmemissionen an dieser Ecke. Da gegenüber ist ein alter Gasthof, den gibt es auch schon hundert Jahre, aber früher hat es da auch mehr andere Wohnungen noch gegeben. Und ich finde, dass man das beides überprüfen sollte, weil, beides wäre machbar. Weil, durch die Verlagerung, das hat Herr Walter eben ja auch gesagt, durch die Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße gäbe es im hinteren Bereich ja mehr Möglichkeiten. Also ist die IBA beauftragt worden, beides zu untersuchen. Und ich finde, das ist ganz legitim, weil sich in einem Entwicklungsprozess möglicherweise Entscheidungen, die man vielleicht vor ein paar Jahren getroffen hat, sich auch

wieder ändern. Also insofern finde ich das ganz gut, dass wir uns entschlossen haben, beides zu untersuchen. Und dann hat es natürlich auch etwas damit zu tun, dass Bauen natürlich auch finanzierbar sein muss, auch für Investoren. Und das müssen wir auch bei Planungen dann berücksichtigen.

Vorsitzender: Herr Duge.

Abg. Olaf Duge: Ja, vielen Dank. Also, ich möchte nur erst einmal feststellen, wir haben damals aktiv die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße mitunterstützt und auch mitvertreten, und da sind wir auch einmal in die Höhle des Löwen hineingegangen, Herr Kienscherf, und nicht zum Jagen getragen, wie Sie heute Abend, wo wir sozusagen erst einmal die öffentliche Anhörung gegen Ihre ... also Sie haben ja dem nicht zugestimmt letztlich, durchsetzen mussten. Und das sollten Sie sich dann auch einmal hinter die Ohren schreiben. Und wenn Sie dann noch dazu sagen, sozusagen den Leuten hier auch noch vorhalten, dass das hier eigentlich gar nicht weit herzukommen sei, spät, ich denke, dann wird Ihre Glaubwürdigkeit dessen, dass Sie sagen, Sie freuen sich, dass hier heute Abend so viel da sind, doch ein bisschen in Zweifel gezogen.

So, zweitens. Ich hatte vorhin genau die Fragen eben nicht beantwortet bekommen zum Haulander Weg und auch zu der Frage von Containern. Und ich hatte bewusst die gewerbliche Frage angesprochen, weil das nämlich genau die Thematik ist, wie viel Gewerbe soll da nämlich hineinkommen und wie viel Wohnen soll dort sein. Und da war ja auch die Unruhe hier in der Öffentlichkeit, nämlich die Frage, kann man denn überhaupt wohnen, wenn denn an der verlegten Straße dort im mittleren Bereich abgeführt wird und der Verkehr auch an den Wohnbereichen durchgeht. Kann man denn eigentlich Großgewerbe reinsetzen beispielsweise am Haulander Weg, an der Stelle. Und letztlich auch die Frage, will man eigentlich weiterhin Containerlager an der Veringstraße haben oder etwas soll da eigentlich passieren. Auch die Qualität des Gewerbes wird eine Rolle spielen. Wir werden in Zukunft weiter Diskussionen darüber haben, insbesondere auch über die Frage von solchem Gewerbe, das lärm- und geruchsemittierend ist. Auch das war heute Abend hier Thema gewesen. Und ich halte das bei Weitem noch nicht ausgereift, was hier vorgelegt worden ist. Und insofern denke ich, ist da wirklich noch eine Menge dran zu tun.

Ich will nicht ausschließen, wir stehen nach wie vor zu dem Konzept eines durchmischten Gebietes mit Gewerbe und Wohnen, aber wir müssen natürlich gucken, wo was denn eigentlich geht. Und die Bedenken, die hier gekommen sind, sind ja auch deshalb gekommen, weil sie sozusagen zu Abweichungen geführt haben, was in der ursprünglichen Planung eigentlich vorhanden ist. Sie haben den Haulander Weg angesprochen oder auch, was in Intentionen vielleicht noch vorhanden ist, was am Veringkanal entsprechend war. Und deswegen kommen genau die Punkte, weil das nicht zurückgespiegelt worden ist hier in die Öffentlichkeit. Und deswegen kommt auch die Kritik und deswegen kommen auch die Leute hierher und sagen, so haben wir das eigentlich nicht besprochen und jetzt kommt etwas ganz anderes und das ist nicht vorher rückgespiegelt worden. Und ich finde, das hätten Sie auch wenigstens dann vorher eigentlich leisten müssen.

Vorsitzender: Also, eine Frage habe ich da so richtig nicht erkennen können, Herr Duge, das war eher eine ...

(Abg. Olaf Duge: Zu den Containern möchte ich gerne noch einmal ...)

Senatorin Blankau: Ja, das können wir ganz schnell beantworten. Also erstens war das ein Containerlogistiker, wenn Sie so wollen, da sind nämlich die Container immer abgeholt worden. Deswegen waren da viele Lkw-Verkehre. Der ist weg. Es gibt jetzt wieder Container dort, das ist aber einer, der repariert. Da gibt es höchstens zehn Fahrten pro Tag und der belegt auch nur eine Teilfläche. Also insofern bin ... Ich weiß auch, dass das das Bezirksamt vor Ort kommuniziert hat. Und ich habe das ja auch mitbekommen, also insofern kriegt man auch vor Ort einiges mit.

(Zwischenruf Herr Hafke: 2017 ist er weg.)

2017, richtig, Herr Hafke, ist er dort weg, der Vertrag ist nämlich befristet worden. Und so können wir dann die Entwicklungen vorantreiben.

Vorsitzender: Herr Wiesner.

Abg. Frank Wiesner: Ja, zum Sprung über die Elbe bis in die Harburger Innenstadt, Frau Stöver, muss ich einmal ganz deutlich sagen, steht in diesem Papier erstmals drin, dass eben auch die Harburger Innenstadt angebunden werden soll. Sie können das auf Seite 37 nachlesen und auch in der Anlage 1, das ist, finde ich, sehr deutlich zu sehen. Ich will auch noch einmal unterstreichen das Thema Verkehrsproblematik, gerade auf den S-Bahnstrecken Richtung Harburg. Mit der S32 muss wirklich etwas passieren, dass da also eine Kapazitätserhöhung dann auch kommt und das ist ja auch angedeutet worden. Wenn neue Züge da sind, die dann aber auch erst in einigen Jahren bereitstehen, dann muss dringend auch an der Strecke etwas passieren. Das wollte ich hier noch einmal unterstreichen, bevor wir über irgendwelche U-Bahnen oder Stadtbahn-Ideen auf irgendwelchen Reichsstraßentrassen nachdenken.

Dann habe ich das vorhin doch richtig verstanden, dass gerade die Container- und Gewerbeflächen an der Jaffestraße und wenn ich das hier im Papier auch nachblättere, eigentlich vorgesehen sind für Wohnungsbau?

(Zwischenruf: Mhm.)

Okay. Dann habe ich aber auch noch einmal eine Frage zu dem Thema, sagen wir einmal, westlicher Randbereich, also wo es dann Richtung Hafen auch geht. Ist da mit HPA gesprochen worden, dass man da vielleicht auch etwas lärmruhigere Gewerbeflächen dann auch im Hafen entwickeln kann, sodass man da vielleicht so eine gewisse Schutzzone erweitert zu den Flächen zur Wohnbebauung, die ja wirklich da fast unmittelbar aneinanderstoßen heute. Ist das beredet worden?

Vorsitzender: Frau Senatorin.

Senatorin Blankau: Herr Walter.

Herr Walter: Also das ist natürlich auch ein permanentes Thema, das kann man sagen. Trotzdem ist die HPA natürlich da, hat schon eine gewisse Freiheit und ist immer darauf angewiesen, das betrifft ja wahrscheinlich vor allen Dingen die andere

Seite des Reiherstieges, die Sie jetzt meinen. Da ist es so, dass das im Moment ja auch ein bisschen noch befangen ist im Hinblick auf die Steinwerderentwicklung, deswegen passiert im Augenblick auch nicht so viel in diesem Bereich. Und natürlich muss das Ziel generell sein, das kann man, glaube ich, wirklich, wenn man sich die großen Strukturen in Hamburg, und da gibt es auch keinen Streit mit der HPA im Prinzip drüber, die ganz lärmintensiven Bereiche, die wir rund um die Uhr und so weiter betreiben, die Terminalbereiche, müssen natürlich möglichst weit weg, das ist auch klar. Und dann braucht man irgendwie eine Zwischenzone. Deswegen, wer sich noch entsinnt an das damalige ... Ausschreibungen gab es, es gab im Zusammenhang mit Steinwerder auch immer den Gedanken, so eine große, mehrgeschossige Logistikhalle zu bauen, aber die richtig hoch ist, quasi als Lärmschutzwand dann auch mit dient für die dahinter dann weiter östlich liegenden Bereiche. Dann kommt der Teil, der östlich des Reiherstiegs liegt, da gibt es auch noch ein, zwei Containerbetriebe, wenn ich das jetzt richtig im Kopfe habe, die sind aber im Hafen dort. Das ist dort auch insoweit ja jetzt keine unadäquate Nutzung.

Und dann gibt es noch einen Betrieb und da gibt es im Grunde auch Einigkeit, dass wir den ähnlich, wie das mit ProGeCo passiert ist, auch langfristig, das ist nämlich der auch schon einmal hier heute Abend erwähnte Betrieb, der sich da schräg gegenüber von Groß Sand im Grunde befindet, da vorm Krankenhaus. Der ist da sicherlich auch nicht ideal gelegen, das ist ganz klar, weil das da auch immer zu Störungen führt. Und da würde man sich natürlich wünschen, dass man da auch irgendwann einen Betrieb einmal ansiedeln kann, der da etwas verträglicher ist. Dieses Ziel gibt es, wir haben aber auch bei ProGeCo lange gebraucht. Aber auf der anderen Seite ist es auch wieder einmal das positive Beispiel, dass es ja dann doch irgendwann auch einmal Lösungen gibt für solche Themen.

Senatorin Blankau: Genau.

Herr Walter: Also ich glaube wirklich, das Wichtige in dem Bereich, da kann ich nur an alle appellieren, das sind keine Themen, die immer so par Ordre du Mufti laufen, ja? Weil, wir wollen die Betriebe halten und wir brauchen dann auch adäquate Grundstücke, wo die bereit sind, hinzugehen. Es ist nicht so, dass Hamburg gar keine Grundstücke oder der Hafen gar keine hat, aber aus vielerlei dann sehr spezifischen Gründen da passt es dann doch wieder nicht. Also man muss das ein bisschen mit im Hinterkopf haben.

Aber die Zielrichtung, und da würde ich jetzt wieder einmal auf dieses Papier hier zurückkommen, natürlich regelt dieses Papier nicht, der Betrieb muss da hin. Also das ist auch so eine Konkretisierungsstufe, die hier nicht geregelt ist, ganz klar, in keinem Fall.

(Zwischenruf Senatorin Blankau)

Und das wollen wir auch nicht. Aber die Zielrichtung, dass wir diesen Bereich des Veringkanals irgendwie so als eine Zwischenzone sehen und entwickeln wollen zwischen dem Wohnen auf der einen Seite, was ich heute eingangs versucht habe darzustellen, und dann auch den wirklich industriellen Betrieben, die wir ja auch haben, Logistik und so weiter auf der anderen Seite, diese Zielrichtung, das ist, glaube ich, wirklich so diese Frage der Weichenstellung, die eigentlich hier jetzt behandelt wird. Und das heißt eben, genau dann in diesen Randbereichen diese

Übergangszonen dann mit Gewerben zu besetzen, die möglichst eben nicht störend sind, und die störenden möglichst weit in den Hafen, das ist ganz klar.

Senatorin Blankau: Gut!

Vorsitzender: Okay, vielen Dank. Dann, letzte Wortmeldung, Herr Kienscherf. Bislang.

Abg. Dirk Kienscherf: Ja, nur noch einmal zum Kollegen Duge. Ich weiß, damals, als wir die Anhörung beantragt haben, da waren wir Opposition, da hat es dann letztendlich Schwarz-Grün auch nicht befürwortet, sondern da waren Sie eher dagegen. Sie haben sich, glaube ich, damals auch enthalten. Das ist halt der gute Brauch, so ist das. Das wechselt sich dann immer einmal ab. Aber, wie gesagt, das hat jetzt nichts damit zu tun, dass man jetzt sagt, man möchte das nicht, sondern dann enthält man sich und dann wird es letztendlich durchgeführt.

Ich fand noch einmal ganz wichtig auch noch einmal die Ausführungen von Professor Walter, der noch einmal drauf hingewiesen hat, wie die Historie ist, dass das, was hier auch an Eindrücken erweckt werden sollte, nach dem Motto, 2005 war das eigentlich alles ganz anders geplant, nach dem Motto, eigentlich haben wir nur noch über Wohnungsbau in diesen ganzen Bereichen gesprochen, dass das nicht der Fall war, dass der Plan diese zwei deutlichen Veränderungen aufgreift, zum einen eben hat die Senatorin auch noch einmal ja darauf hingewiesen, das Landschaftsschutzgebiet im Osten, was, glaube ich, ein großer Erfolg ist, aber auch die neuen Spielräume durch die Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße.

Was der Plan hier auch aufgreift, der ja eben deutlich macht, Herr Roock würde ja sagen, die Leitplanken jetzt bereitstellt, aber jetzt so ein grobes Raster vorgibt, wo soll es hingehen, und die Detailarbeit wird dann natürlich weiter auf Bezirksebene, der Bezirk, der da, glaube ich, ganz wichtig ist, und zusammen mit der IBA und den Bürgerinnen und Bürgern dann weiter betrieben werden. Und das ist ein Prozess, wo es ganz viele Diskussionen noch einmal geben wird, den wir als Sozialdemokraten auch wichtig finden. Und ich glaube, dieses Thema, was hier heute Abend ja auch noch einmal angesprochen worden ist oder diese Sorge, dass letztendlich durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße, aber auch anderer Maßnahmen, die ja auch durch Ihre Senatoren, Herr Duge, vorangetrieben worden sind, also irgendwelche Autobahnprojekte oder Hafenquerspangenprojekte, dass das halt nicht dazu führen darf, dass Teile des Stadtteils stärker belastet werden, sondern dass es eher dazu dienen soll, dass wir noch eine weitere Entlastung kriegen. Ich glaube, das ist hier auch mitgenommen worden, das wird, glaube ich, auch aus diesem Papier irgendwie deutlich, dass es darum geht, nicht mehr Verkehre zu produzieren, sondern eher weniger Verkehre, dass dort auch eine ganze Menge geschehen ist.

Ich fand auch noch einmal sehr interessant die Ausführungen von Herrn Hoyer und es ist auch gut, dass das jetzt im Wortprotokoll auch noch einmal niedergelegt worden ist, weil man ja schon vorher den Eindruck hatte, als ob die letzten zehn Jahre der Verkehr in Wilhelmsburg irgendwie um 30 Prozent oder 40 Prozent zugenommen hat. Und ich finde, das können Sie ja auch alle sagen, was Sie wollen, aber noch einmal ganz deutlich, vor 2001 hatten wir hier eine Diskussion, kein Mensch will nach Wilhelmsburg, außer vielleicht die Wilhelmsburger selber, die immer erzählt haben, hier ist es viel schöner, als ihr eigentlich denkt, aber sonst

überall in der Presse war das jedenfalls so. Und wenn man gesagt hat, dass man in Wilhelmsburg wohnen würde, haben die alle gesagt, du bist wahnsinnig, genauso, wie man damals gesagt hat, wenn man gesagt hat, man wohnt in Hamm, haben die auch gesagt, das ist alles ganz grauenvoll, wie kannst du da wohnen. Beides ist ja heute nicht mehr der Fall, weder in Hamm, was jetzt durch Massen von Hauptverkehrsstraßen durchzogen ist, was auch nicht schön ist, muss ich dann auch einmal sagen, aber wo auch nicht alle aus diesem Stadtteil weglaufen wollen, weil sie glauben, dass es da auch eine ganze Menge Lebensqualität gibt. Und an der Eiffestraße möchte auch..., eine vielbefahrene Straße, wo Professor Walter auch Wohnungsbaupotenzial jetzt entdeckt hat letztendlich, was wir aber zusammen ja dann auch entwickeln wollen. Auf der Rückseite gehen wir ja sehr positiv mit diesen Dingen um.

Das ist doch in Wilhelmsburg zurzeit ganz anders. Wir haben doch eine Diskussion eigentlich in der Stadt, dass ganz, ganz viele Menschen sich vorstellen können, da hinzuziehen, und sie ziehen ja auch hin. Und nun wohne ich nicht in Wilhelmsburg, aber das, was ich, wenn ich da bin, an Veränderung eigentlich mitgekriegt habe, das ist doch beachtlich. So, und das heißt hier ja nicht, dass jetzt alle sagen sollen, es ist schön und gut, aber ich glaube, der Weg, der jetzt beschritten worden ist durch IBA und igs und das, was jetzt noch folgen soll, das ist eigentlich bedeutend. Und dazu gibt diese Drucksache den Rahmen, wie gesagt. Weitere Details dann auch, Verkehrslenkungen und das, was man zu Recht da oder was man befürchtet, das muss alles dann im Weiteren konkretisiert werden. Und ich glaube, da ist die Politik ... jedenfalls wir Sozialdemokraten werden uns dafür einsetzen, dass es zu keiner Mehrbelastung kommt, sondern dass es eher zu einer Entlastung kommt. Und das, was wir auch hier hinsichtlich dieser Containerbetriebe erfahren haben, was ja auch schon in den Zeitungen stand, das hat mich ja auch schon ein bisschen gewundert, Kollege Duge, dass Sie da noch einmal nachfragen, war ja nun ganz deutlich geworden auch in den letzten Wochen, dass es dort schon eine Entlastung gibt auf dieser Fläche, dass man da auch weiter dran arbeiten wird, um auch einige Betriebe umzuverlagern, aber gleichwohl zu sagen, das ist ein Stadtteil, der ist höchst attraktiv und der lebt von Wohnen und Arbeiten gemeinsam.

Also deswegen können wir als SPD-Fraktion diese Drucksache wohlwollend zur Kenntnis nehmen und wir sind dann auch froh, wenn wir das alles gemeinsam machen oder Sie ja wahrscheinlich dann nicht, und dann dem Senat eben mitgeben, den Bezirk zu unterstützen, was er ja auch immer macht, gemeinsam mit der IBA letztendlich vor Ort dann die einzelnen Konkretisierungsschritte vorzunehmen.

Vorsitzender: Wenn es keine weiteren Wortmeldungen gibt ...

(Abg. Heike Sudmann: Trotz Herrn Kienscherf.)

... stelle ich fest, dass der Stadtentwicklungsausschuss die Drucksache 20/13206 ausführlich beraten und zur Kenntnis genommen hat, und schließe das Wortprotokoll.

## Übersicht beigefügter Anlagen

Anlage 1	Vorstellung des Rahmenkonzepts durch die Senatsvertreterinnen und –vertreter
Anlagen 2.1-2.23	Vortrag Michael Humburg
Anlage 3	Vortrag Andreas Schwarz
Anlage 4	Vortrag Silke Wölke
Anlage 5	Broschürencover Hans-Jürgen Maass
Anlage 6.1 u. 6.2	Vortrag Michael Rothsuh
Anlage 7	Vortrag Sigrun Mast
Anlage 8	Vortrag Harry Schiller
Anlagen 9.1 u. 9.2	Vortrag Matthias Lintl

## Zu TOP 2)

Der Ausschussvorsitzende wies darauf hin, dass die nächste und letzte Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses in dieser Legislaturperiode am 16.01.2015 stattfindet.

Als Tagesordnungspunkte schlug er vor:

Drs.  
20/13741 . . . Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg (Wohnbauflächen und Freiflächen südlich Cuxhavener Straße in Neugraben-Fischbek) . . . Änderung des Landschaftsprogramms für die Freie und Hansestadt Hamburg (Wohnbauflächen und Freiflächen südlich Cuxhavener Straße in Neugraben-Fischbek)

Drs.  
20/13814 . . . Änderung des Flächennutzungsplans für die Freie und Hansestadt Hamburg (Wohnen und Grün östlich Sengelmannstraße, City Nord und Saarlandstraße in Winterhude und Alsterdorf) . . . Änderung des Landschaftsprogramms für die Freie und Hansestadt Hamburg (Wohnen und Grün östlich Sengelmannstraße, City Nord und Saarlandstraße in Winterhude und Alsterdorf)

Drs.  
20/13610 Berichterstattung über den Haushaltsverlauf der auf den doppelten Produkthaushalt umgestellten Behörden zum 3. Quartal 2014

Drs.  
20/12537 #Stubnitzbleibt!

Drs.  
20/13154 Holsten-Brauerei: Planwertgewinne zur Gestaltung des neuen Quartiers abschöpfen!

Drs.  
20/13609 Rahmenbedingungen bei künstlich vorgenommenen Grundwasserspiegel-Veränderungen

Drs.  
20/13612 Taskforce -Baukosten und Baustandards"

Drs.  
20/13623 Gebäudeaufstockungen erleichtern - Zusatzkosten für Wohnungsbau verringern

## Verschiedenes

Hans-Detlef Roock  
(CDU)  
(Vorsitz)

Dirk Kienscherf (SPD)  
(Schriftführung)

Jana Nielsen  
(Sachbearbeitung)