

Protokoll / Wortprotokoll

der öffentlichen Sitzung

des Stadtentwicklungsausschusses

Sitzungsdatum: 15. April 2009
Sitzungsort: Bürgerhaus Wilhelmsburg, Mengestraße 20, 21107 Hamburg
Sitzungsdauer: 17:33 Uhr bis 21:11 Uhr
Vorsitz: Abg. Jan Quast (SPD)
Schriftführung: Abg. Jörn Frommann (i.V.) (CDU)
Sachbearbeitung: Svenja Ilseemann

Tagesordnung:

1. Drs. 19/2573 Versuchsweise Einführung eines Elektronik-Ticketing-Verfahrens im Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
(Antrag Senat)
- Der Haushaltsausschuss ist federführend, der Stadtentwicklungsausschuss ist mitberatend. -
2. Drs. 19/1754 Bericht über den Stand des Leitprojekts -Sprung über die Elbe und seine Umsetzung durch IBA 2013, IGS 2013 und Infrastrukturmaßnahmen auf den Elbinseln und der Harburger Schlossinsel sowie zur finanziellen Abwicklung
(Bericht Senat)
Hier: Durchführung einer öffentlichen Anhörung gemäß § 59 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft
3. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Horst Becker (GAL)
Abg. Dr. Joachim Bischoff (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Ole Thorben Buschhüter (SPD)
Abg. Jörn Frommann (CDU)
Abg. Martina Gregersen (GAL)
Abg. Andy Grote (SPD)
Abg. Jörg Hamann (CDU)
Abg. Heiko Hecht (CDU)
Abg. Stephan Müller (i.V.) (CDU)
Abg. Martina Koeppen (SPD)
Abg. Sören Schumacher (i.V.) (SPD)
Abg. Egbert von Frankenberg (i.V.) (CDU)
Abg. Dr. Lutz Mohaupt (CDU)
Abg. Ralf Niedmers (CDU)
Abg. Jan Quast (SPD)
Abg. Monika Westinner (i.V.) (CDU)
Abg. Christiane Schneider (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Karin Timmermann (SPD)
Abg. Metin Hakverdi (i.V.) (SPD)
Abg. Wolfgang Müller-Kallweit (i.V.) (CDU)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Bernd Capeletti (CDU)
Abg. Dieter Dreyer (CDU)

III. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Frau Senatorin Anja Hajduk
Herr Staatsrat Dr. Stephan Winters
Herr Oberbaudirektor Jörn Walter
Herr LRD Jens Matthes
Herr RD Thomas Reffgen
Herr LRD Dietrich Hartmann
Herr Lutz Aigner, GF HVV
Herr Matthias Wiarda, (HVV)

IV. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei

Tatjana Breyer, Sabine Dinse

V. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

Ca. 200 Personen

Zu TOP 1

Keine Niederschrift, siehe Stellungnahme an den federführenden Haushaltsausschuss.

Zu TOP 2

Vorsitzender: Dann eröffne ich die Sitzung mit dem zweiten Teil, mit der öffentlichen Anhörung zur Drucksache: „Bericht über den Stand des Leitprojekts „Sprung über die Elbe“ und seine Umsetzung durch IBA 2013, IGS 2013 und Infrastrukturmaßnahmen auf den Elbinseln und der Harburger Schlossinsel sowie zur finanziellen Abwicklung“, so der Titel der Drucksache 19/1754, eine Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, zu der dieser Ausschuss, der Stadtentwicklungsausschuss der Bürgerschaft, einstimmig beschlossen hat, eine öffentliche Anhörung durchzuführen.

Vorweg einige Formalien. Zunächst, gibt es Einwände dagegen, dass wir ein Wortprotokoll führen über die Anhörung? Die Einwände sehe ich nicht, also ist es beschlossen, wir führen ein Wortprotokoll.

Meine Damen und Herren, Wilhelmsburger vermutlich, Harburger, Hamburger – ich begrüße Sie herzlich zur Sitzung, die wir hier durchführen und die Ihnen Gelegenheit geben soll, sich zu dem Thema, was ich eben mit dem Titel der Drucksache genannt habe, zu äußern. Vielleicht, damit auch alle wissen, mit wem Sie es hier zu tun haben: Links von mir, rechts von Ihnen, ganz außen sitzen die Vertreter des Senats mit Frau Senatorin Hajduk, Herrn Staatsrat Winters, Herrn Oberbaudirektor Walter. Daneben kommt die Fraktion der Linken, dann direkt neben mir die Fraktion der SPD, rechts von mir und links von Ihnen sitzen die Fraktion der CDU und dazwischen auch die Vertreter der GAL und dann weiter auch die Vertreter der CDU-Fraktion. Und ganz vorne sitzen die beiden Kolleginnen vom Ausschussbüro, von der Gremienbetreuung der Hamburgischen Bürgerschaft, Frau Dinse und Frau Breyer. Die beiden Damen sind für Sie deswegen auch besonders wichtig, weil all diejenigen, die sich heute zu Wort melden wollen, bitte dazu einen der Zettel nehmen, die hier ausliegen, und dann bei den beiden Damen abgeben, die sie dann an mich weitergeben.

Zu den Formalien eines öffentlichen Anhörungsverfahrens möchte ich Folgendes sagen: Diese Anhörung dient der Meinungsbildung der Mitglieder des Ausschusses. Meinungsbildung heißt, dass heute die Abgeordneten vor allem Ihnen zuhören wollen, um Ihre Meinung mitzunehmen für die weitere politische Diskussion und Entscheidungsfindung. Das heißt, Sie müssen heute nicht erwarten, dass Sie mit den Abgeordneten in eine Diskussion hier eintreten. Auch der Senat ist heute, wie üblich bei Ausschusssitzungen des Stadtentwicklungsausschusses, vertreten, ist aber auch nicht Ihr Gesprächspartner heute, sondern sicherlich auch an dem interessiert, was Sie äußern. Senatsvertreter haben das Recht, sich jederzeit zu Wort zu melden, sie sind aber nicht heute hier, um in eine Diskussion einzutreten.

Wichtig ist, dass Ton-, Lichtbild-, Film-, Rundfunk- und Fernsehaufnahmen grundsätzlich nicht gestattet sind. Wir werden nur zu Anfang die ersten zehn bis 15 Minuten zulassen, dass Sie auch Aufnahmen machen können. Danach ist es dann nicht mehr möglich, und ich bitte Sie, sich dann auch daran zu halten und die Ausschusssitzung nicht durch Aufnahmen zu stören.

Wenn Sie sich zu Wort melden möchten, bitte ich, wie gesagt, darum, die Zettel auszufüllen, Ihren Namen darauf zu schreiben, damit wir ihn auch für das Wortprotokoll dann richtig erfassen können, und auch das Thema zu vermerken, zu dem Sie sich vordringlich äußern wollen. Sie können sich auch bei Bedarf wieder melden, wenn Sie mehrere Statements

abgeben möchten. Meine Bitte an Sie ist, dass wir gemeinsam versuchen, diese Sitzung thematisch zu gliedern. Die Drucksache, die heute zur Debatte steht und zur Diskussion, die Gegenstand der öffentlichen Anhörung ist, hat, ganz grob gesagt, drei Teile, nämlich zunächst den Teilkomplex der Internationalen Bauausstellung, der IBA, dann den Komplex der Internationalen Gartenschau und als dritten großen Komplex die Thematik der Infrastrukturmaßnahmen.

Ich würde gerne versuchen, dass wir auch in dieser Reihenfolge, Ihre Wortmeldungen, abarbeiten und deswegen auch gleich noch mal diejenigen bitten, die sich zur IBA oder IGS äußern wollen, jetzt das noch mal per Wortmeldung bekanntzugeben. Sie haben jetzt die Gelegenheit dazu.

Gut. Dann werden wir wahrscheinlich gleich mit dem dritten Thema anfangen, weil das die Wortmeldungen sind, die mir bislang vorliegen. Diejenigen, die ich aufrufe, die sich zu Wort gemeldet haben, bitte ich, an das Mikrofon, was vorne vor der ersten Reihe steht, heranzutreten, an eines der beiden, damit wir Sie dann auch sehen und nicht nur hören können. Zu Beginn bitte ich Sie jeweils noch einmal Ihren Namen zu nennen.

Gibt es, Frau Dinse, noch Wortmeldungen zu IBA, IGS? –

(Zuruf Frau Dinse: Zur IGS nicht!)

Nein, gibt es nicht, okay. Gut, dann lassen Sie uns beginnen. Wir haben jetzt tatsächlich auch eine Wortmeldung konkret zum Themenkomplex IBA. Dann, da wir uns diese Reihenfolge hier vorstellen, bitte ich dann zunächst Herrn Manuel Humburg, sich zu diesem Themenkomplex zu äußern. Herr Humburg, das Mikrofon haben Sie gesehen, Sie haben das Wort.

Herr Humburg: Guten Abend, meine Damen und Herren. Gibt es irgendwie eine Regelung über die Länge der Wortbeiträge, also zehn Sätze oder zehn Sekunden oder zehn Minuten?

Vorsitzender: Also, irgendwas zwischen zehn Sekunden und zehn Sätzen.

Herr Humburg: Okay. Ja, ich wollte zunächst mal sagen, dass ich das bemerkenswert finde, dass hier dieser Ausschuss sich hier heute in Wilhelmsburg einfindet. Meines Wissens ist es das erste Mal, dass ein Ausschuss der Bürgerschaft in der Art und Weise öffentlich tagt. Oder stimmt es nicht, gab es das öfter? Ich glaube, es ist ein gutes Signal und freue mich, dass Sie also sich hier der Meinung und den Äußerungen der Bewohner stellen wollen.

Ich denke, heute haben Sie von den Wortmeldungen her gesehen oder gemerkt, dass wahrscheinlich die Mehrzahl der Leute sich zum Thema Infrastrukturmaßnahmen, Verkehrskonzept äußern werden, weil das ist wohl das, was uns am meisten drückt. Ich wollte gerne das Thema IBA insofern anfassen, dass ich finde, dass die IBA insgesamt ein sehr widersprüchliches Projekt ist, jedenfalls in Wilhelmsburg sehr widersprüchlich, oder ambivalent aufgenommen wird. Auf der einen Seite gibt es eine Reihe von, ja, begeisternden, sogar faszinierenden Projekten. Für mich ist es also eine große Überraschung gewesen, dass die IBA sich auch um das Thema Bildung zum Beispiel kümmert oder Integration, kosmopolitische Fragen, also Integration wird als Kosmopolis bezeichnet, oder Stadt im Klimawandel. Das sind wirklich brennende Fragen der Zukunft der Städte, keine Frage. Aber gleichzeitig stehen diese Projekte – deren Umsetzung wir natürlich verfolgen, kritisch verfolgen und gespannt sind, was dabei herauskommt –, stehen sie in einem gewissen Widerspruch zu anderen Ansätzen der Stadtentwicklung. Was ich insgesamt vermisse, ist sozusagen eine fehlende Gesamtstrategie des Senates. Die IBA

geht mit einigen Themen mutig nach vorne, und das beißt sich zum Teil mit dem, was es sonst für Beschlüsse vonseiten des schwarz-grünen Senates gibt. Am deutlichsten wird das für mich an der Frage Klimawandel und Energiefragen. Es gibt also wirklich großartige, es gab großartige IBA Labore zum Thema Klimawandel und Energie. Morgen beispielsweise gibt es auch eine Veranstaltung in der HafenCity-Universität, glaube ich, wo der Weltzukunftsrat einlädt und es wird deutlich, dass die Städte praktisch der Ort sind, wo sich die Klimapolitik der Zukunft entscheidet, dass 80 Prozent aller Energie dieser Welt in Städten produziert wird. Das heißt, hier müssen wir handeln. Und da sehe ich den Widerspruch. Derselbe Senat, der also hier den Bunker zu einem Klimamodell entwickeln will, ausbauen will, modellhaft, exemplarisch, derselbe Senat entscheidet gleichzeitig, oder genehmigt gleichzeitig das Kraftwerk Moorburg, was die Gesamtklimabilanz dieser Stadt durcheinanderbringt. Und einen Schritt weiter, da kann man noch sagen, okay, sie konnten nicht anders, auch die grüne Senatorin konnte möglicherweise nicht anders, weil die Verträge so waren, und musste so entscheiden. Aber in der Verkehrsfrage hätte sie wirklich anders entscheiden können! Da hat der Senat noch Valenzen frei. Und die zweite große Klimabelastung aus den Städten ist ganz ohne Frage Verkehr. Und wenn in der Verkehrsfrage in der IBA Insel Wilhelmsburg, wo also innovativ gearbeitet werden soll, mit Verkehrskonzepten aus dem letzten Jahrtausend gearbeitet wird, ist es für mich ein Widerspruch, der kaum erträglich ist. – Danke schön.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank. Lassen Sie mich das gleich zum Anlass nehmen, darauf hinzuweisen, dass Beifallskundgebungen in Ausschusssitzungen nicht üblich sind. Gibt es weitere Wortmeldungen zum Thema IBA? Also, ich bitte noch mal diejenigen, die sich zum Thema IBA äußern wollen, dann vorne, von mir aus rechts, bei den beiden Damen von der Bürgerschaftskanzlei einen Zettel abzugeben. Vielen Dank.

Dann zum Thema IBA jetzt zunächst noch Frau Amelingmeyer, bitte.

Frau Amelingmeyer: Sie sind ja der Stadtentwicklungsausschuss und das Thema Stadtentwicklung beschäftigt uns hier im Prinzip seit der Flut. Wie entwickelt sich dieser Stadtteil, welchen Charakter wird er haben, kann man in diesem Stadtteil wieder gut leben, oder steht Industrie und Hafen im Mittelpunkt? Und wenn ich mir, wenn ich mir die IBA angucke, oder als ich mir die IBA anguckte mit ihren Konzepten, fand ich, es ging wieder in Richtung Stadtentwicklung. Ich bin auch jemand, die stand diesem oder steht auch immer noch in weiten Teilen diesem Großprojekt positiv gegenüber. Wenn ich mir jetzt allerdings zeitgleich mit der IBA die Verkehrspolitik ansehe, muss ich feststellen, dass Stadtentwicklung für viele Teile Wilhelmsburgs offensichtlich nicht mehr im Mittelpunkt steht, das heißt, die Stadt entwickeln im Sinne, dass man in ihr gut leben, arbeiten und wohnen kann. Denn wenn ich die beiden Trassen nehme, einmal die verlegte Reichsstraße, für die ich im Prinzip auch bin, aber als verlegte Stadtstraße – sie soll als Autobahn gebaut werden –, halte ich das für keine gute Stadtentwicklung. Ich würde mir diese Trasse vorstellen mit Fahrradweg, mit Ampeln, mit einer Kreuzung – das alles, was zu einer guten Stadtstraße dazugehört. Das würde ich mir bestenfalls vorstellen. Und dann Stadtentwicklung im Südosten unserer Insel, sprich Kirchdorf, Kirchdorf-Süd, dort ist die Südtangente Stillhorn geplant. Auch die halte ich an dieser Stelle, was Stadtentwicklung betrifft, für sehr kontraproduktiv, hat man doch seinerzeit gesagt, Kirchdorf-Süd, die Bausünde der Siebziger, ist wieder gutzumachen mit dem grünen Osten, ist wieder gutzumachen mit dem grünen Umland. Hermann Keesenberg, ein Geschichtsforscher dieser Insel hat immer gesagt, Wilhelmsburg – hat damals schon gesagt – ist eine Insel der Gegensätze. Damit müssen wir leben, das ist so. Das ist ja auch das Thema der IBA-Metrozonen, diese Gegensätze miteinander in Verbindung zu bringen. Ich finde nur, dass sie an der Südtangente Wilhelmsburg, Kirchdorf, der Hafenuferspange erheblich gebrochen wird, weil das Verhältnis von Wohnen und Infrastruktur in keinem

Verhältnis mehr steht, von einem Riesenautobahndreieck, das dort entsteht. Ich fahre dort fast jeden Tag mit dem Fahrrad längs, und ich würde mir sehr wünschen, dass Sie alle dort einmal einen Ortstermin machen. Ich würde mir wünschen, wenn ich hier heute einen Antrag stellen kann, ich glaube, ich kann es natürlich nicht, aber dann würde ich den Antrag stellen, einen Ortstermin für alle Stadtentwicklungsausschussmitglieder zu machen und sich das da vor Ort mal anzusehen. Und dann noch zu gucken, kann man da wirklich noch einen Trog bauen? Vielen Dank.

(Beifall)

Vorsitzender: Das Angebot können Sie aber trotzdem machen, es ist ja unbeschadet, Fahrradfahrt durch Wilhelmsburg machen bestimmt gerne viele mit, um sich vor Ort einen Eindruck zu verschaffen.

Ich würde aber gern trotzdem bitten, mir war das schon ernst, dass wir versuchen so eine Gliederung hinzubekommen, und das Verkehrsthema Infrastrukturmaßnahmen wird auf jeden Fall auch heute aufgerufen. Und ich hab eine Reihe von Wortmeldungen auch dazu, die nachher auch zu Wort kommen werden. Ich bitte Sie nur jetzt möglichst diese Gliederung einzuhalten, damit es nicht unfair gegenüber denjenigen wird, die sich eben konkret zu Verkehrsthemen gemeldet haben.

Ich habe als Nächstes jetzt Herrn Köpke, auch zum Thema IBA und IGS. Herr Köpke, bitte.

Herr Köpke: Schönen guten Abend. Wenn Sie im vergangenen Jahr im Mai mit der S-Bahn gekommen wären, dann hätten Sie hier in Wilhelmsburg um die S-Bahn herum auch noch die Nachtigall gehört. Damit wird es wohl vorbei sein, denn wir haben im gesamten Winterhalbjahr die Kettensägen gehört, denen Hunderte von Bäumen zum Opfer gefallen sind. Es ist ja nicht IBA und IGS, es sind ja noch viele andere Projekte, die hier laufen, teils legal, teils illegal. Das hat was mit diesen alten Baustufenplänen und alles zu tun, alten Bahnhofsviertel, Schönfelder Straße, Peute – überall wird gesägt. Im Kettensägerausch wurde damit dann auch die zweite IGS Linde umgenietet. Die erste ist ja bekanntlich ertrunken, weil man sie in eine geschützte Feuchtwiese gesetzt hat. Die ist denn eingegangen. Und die zweite ist jetzt abgenietet worden. Das war übrigens eine Spende. Ich glaube, da sind so an die 30 000 Euro bezahlt worden für die Linden. Ich würde Sie doch bitten, dass Sie die Verantwortlichen auffordern, dieses Geld irgendwelchen Wilhelmsburger Institutionen zur Verfügung zu stellen. Können Sie auch einem Umweltverband geben. Also, das kann so nicht bleiben. Die Eingriffe, die wir jetzt ja alle erleben, sollen ja auch ausgeglichen werden. Viele Eingriffe werden nicht ausgeglichen. Das hat, wie gesagt, was mit den alten Baustufenplänen zu tun. Da sollten Sie sich auch mal mit befassen. Nur, wann kommt dieser Ausgleich? Wenn das so abläuft, wie in Obergeorgswerder, also immer erst weit hinterher, dann sind viele Tierarten verschwunden, weil der Lebensraum fehlt. Da darf ich noch mal erinnern an das hehre Ziel der EU aus dem Jahr 2001, bis zum Ende des Jahrzehnts den Artenverlust zu stoppen. Das Jahrzehnt ist im nächsten Jahr zu Ende. Vielleicht hören wir da mal, wie Sie zu dem Ziel stehen.

Vor Jahren haben Sie als Bürgerschaft ein Gesetz verabschiedet, ein verwaltungsverbindliches, nennt sich Landschaftsprogramm und Artenschutzprogramm. Ich hab nie verstanden, warum Sie als Bürgerschaft es immer zugelassen haben, dass die Finanzbehörde zum Beispiel dieses Gesetz immer mit Füßen getreten hat. Die hat das schlichtweg ignoriert und nicht eingehalten. Sie haben das Gesetz verabschiedet, Sie hätten doch mal nachfragen müssen, was läuft da. Jetzt erleben wir wohl Ähnliches wieder. Die Bezirke haben mehr Macht bekommen. Und wie stehen die zu Ihrem, von Ihnen verabschiedeten Gesetz? Werden Sie gefragt, wenn die Bezirke jetzt von dem Gesetz sich verabschieden? Werden Sie gefragt oder wie gehen Sie damit um? Werden Sie vorher informiert, entscheiden Sie vorher, das kann nicht sein, was dort stattfindet? Zwei Beispiele

sind mir jetzt so geläufig, das ist einmal der Buchenhof in Altona. Aber auch hier am Bahnhofsviertel, da ist ein Park gewesen, der jetzt nicht mehr da ist, der ist im Landbuch ausgewiesen so. Da hätte mich nur interessiert, ob Sie als Bürgerschaft da vorher eingeschaltet worden sind. Das Ganze erinnert mich so an das Vorgehen bei der Finanzkrise, da wurden auch Regeln abgeschafft, und das Ergebnis ist bekannt.

Letzte traurige Beispiel war das mit dem Schröderschen Hof, das ist eine Identifikation von dem alten Wilhelmsburg, ein denkmalgeschütztes Gebäude, eingetragen in der Denkmalschutzliste. Das Ergebnis ist: Wir retten jetzt ein paar Balken, die liegen da draußen und verrotten. Obwohl Sie noch nicht mal, also die Stadt Hamburg, noch nicht mal den Abriss bezahlt hat, den hat die Bundesregierung bezahlt, weil das aus dem Agrar- und Küstenschutztopf kommt. Aber damit war die Stadt die Sorge los und hat das ganze Ding zusammengeklopft. Man hätte es auch integrieren können. Und wenn man so mit dem alten Teil von Wilhelmsburg umgeht, denke ich, kann die Bevölkerung das nicht mehr verstehen, was Sie hier machen. Das wäre nur so meine Bitte, also ganz dringend auch den Ausgleich vorher machen, bevor die Eingriffe alle so weitergehen. Danke.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Köpke. Dann möchte ich daran erinnern an meine Worte vom Anfang, dass wir keine Ton- und Bildaufnahmen während der Sitzung weiter durchführen lassen möchten. Ich bitte, Ihre Geräte auszustellen. Als Nächstes hat Frau Astrid Christen das Wort zum Thema IBA.

Frau Christen: Ich begrüße es sehr, dass Sie hierherkommen, denn ich hatte es über viele Jahre vermisst. Ich bin hier seit vielen Jahren engagiert und habe mich immer gefragt, wo das Engagement der Bürgerschaft ist. Und im folgenden Beitrag möchte ich Sie auf eine gewisse Erfahrungsweise aufmerksam machen und Sie auch an Sie appellieren, dass Sie das beherzigen. Ich komme gerade von einer Stadtführung, und wenn man fremden Leuten erklärt, was hier in Wilhelmsburg los ist, dann fällt immer auf, dass an jeder Ecke, egal an welchem Thema man ansetzt, selbst wenn man an ganz harmlosen Themen ansetzt, sofort macht man ein hochkomplexes Fass auf. Das eine ist mit vielen vielen Sachen verbunden, und es gibt da gar keine so einfache Lösung. Das Ganze ist auch interessant, trotz vieler Konflikte. Das Ganze führt zu ganz vielen übergeordneten Zusammenhängen, die zum Teil auch auf nationaler oder europäischer Ebene laufen. Das jetzt hier auszuführen geht jetzt zu weit. Auf jeden Fall entsteht ein Gefühl von: Da kann man ganz viel machen, auch wenn es ganz irre, unglaubliche Konflikte gibt. Aber sobald man in die Lage versetzt wird, dass man zu einzelnen IBA-Projekten Stellung bezieht, geht diese flirrende Energie, sofort sackt die ab. Und sofort kommt man in eine Situation, wo man ganz blöde „nö“ oder „doch“ sagen muss, und sofort wird alles ganz ganz fade. Und ich meine, das ist ja keine Spaßveranstaltung, hier wird ja sehr viel Steuergeld investiert. Oder wenn man Pressemitteilungen liest, wie schön alles wird. Sofort geht der eigentliche Geist verloren. Und Sie sind ja selber auch sehr, sehr engagiert mit vielen vielen anderen Projekten in der Stadt. Und ich nehme jetzt einfach mal an, wenn Sie sich mit der IBA befassen, kriegen Sie irgendwelche Papiere unter die Nase gerieben und haben weniger Gelegenheit und nicht ganz so oft Gelegenheit dann 1 : 1 direkt im Quartier oder auch mit Ihren Kollegen sich mit diesem Thema auseinanderzusetzen. Man kommt zu ganz anderen Erfahrungsweisen. Ich bitte Sie einfach, das Ganze zu berücksichtigen.

Meine Kollegen im Vorfeld haben schon sehr viele Konflikte angesprochen und dabei geht auch hervor, dass im Laufe der letzten Jahre einerseits sehr deutlich ist, dass die Anwohner hier in Wilhelmsburg unglaublich engagiert sind. Das ging mit der Zukunftskonferenz los, wo über hundert Menschen in sieben Gruppen über Monate lang zum Teil bis in die späten Abendstunden ehrenamtlich sich engagiert haben. Das muss man auch mal so sacken lassen. Und die machen das Jahre weiter, zum Teil in einer abwartenden Haltung. So. Und

jetzt kommt man zu diesen ganzen vielen Fässern und den Konflikten zurück. Und wenn man guckt, wie das Ganze angegangen wird, dass dann so Sachen rauskommen, wie Herr Köpke eben gerade geschildert hat, dann geht etwas verloren, was Sie alle und was wir alle in dieser Stadt brauchen, nämlich das Vertrauen der Bürger. Wir brauchen ganz dringend, ganz gleich, welche Konflikte es gibt, wir brauchen ganz dringend Vertrauen stiftende Maßnahmen – sei es in Form von kooperativen Planungsprozessen oder sei es, dass man in einer anderen Art und Weise diese hochkomplexen Themen kommuniziert. Und ich bitte Sie, das zu berücksichtigen. Danke.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Christen. Dann bitte ich Herrn Michael Rothschuh ans Mikrofon zum Thema IBA.

Herr Rothschuh: Ja, ich begrüße die Tatsache, dass die IBA sich als komplexe Veranstaltung versteht, in der soziale Integration, Bildung, Kultur und so weiter ihren Platz hat, sehr wohl. Tatsächlich ist es aber so, dass wir dahinter, dass wir einen Prozess in der Bundesrepublik haben mit dem Programm Soziale Stadt, was wir hier auch in vielfältiger Weise in Hamburg gehabt haben, der dort bereits eine ganze Menge Erfahrungen gebracht hat in komplexen Strukturen, in Arbeiten in komplexen Strukturen. Und ich habe nie verstanden, dass die IBA diesen Bereich Soziale Stadt, Armutsbekämpfung und so weiter quasi ausspart und sagt, wir sind im Endeffekt dann doch eine Bauausstellung, bei der es dann um Vorzeigbares geht. Man hätte hier nutzen können nicht nur die deutschen Erfahrungen im Bereich Soziale Stadt, sondern eben auch die internationalen Erfahrungen. Das sind ja Programme, die in Niederlanden oder in Großbritannien und so in ähnlicher Weise laufen. Das hat eine konkrete Folge, und die konkrete Folge liegt im Bereich der Bürgerbeteiligung. Die IBA experimentiert mit einer ganzen Reihe von Formen der Bürgerbeteiligung. Aber wenn man sich zum Beispiel ansieht, was beim Weltquartier als besonders hervorragend gelobt wird, war das letztlich ein Event, wo für eine bestimmte Zeit sogenannte Heimatforscher hineingeschickt wurden. Und jetzt, wo es beim Weltquartier konkret wird, wo es konkret um die Umzüge der Menschen geht, fühlen sich die Menschen dort, jedenfalls die, die ich gehört habe, sehr alleingelassen, sie fühlen sich falsch oder schlecht informiert und fühlen sich unsicher über ihre persönliche Zukunft. Und ich glaube, dass man hier in eine konsequente Beteiligung als Prozess hineingehen muss und weggehen muss von der bloßen Eventisierung. Meine Sorge ist, dass die IBA immer stärker, je mehr es auf 2013 zugeht, versucht, irgendetwas vorzuweisen und immer mehr von ihren ursprünglichen Ansätzen, nämlich einen Prozess in Gang zu setzen und Prozess zu begleiten, weggeht.

Vorsitzender: Vielen Dank.

(Beifall)

Dann hat jetzt Herr Jörg von Prondzinski das Wort.

Herr von Prondzinski: Ja, Astrid Christen hat schon was Ähnliches gesagt zur Informationsbeschaffung des Senats oder der Bürgerschaft. Würde mich mal interessieren, wie das in Zukunft weiter gehandhabt werden soll. Denn wenn ich diese Bürgerschaftsdrucksache lese, dann erkenne ich da sehr viel Fremdheit gegenüber den Realitäten. Ich hab auch noch so Bilder im Kopf, die Senatorin ist im Stadtteil und ist dann von vier oder fünf IBA Menschen umringt und es gelingt irgendwie nicht so richtig der Kontakt mit der hiesigen Umwelt. Also ich plädiere dafür, sich tatsächlich mal hier

umzuhören und solche Veranstaltungen nicht nur in so einem hohen Rahmen zu machen, wie es jetzt hier stattfindet, sondern einfach mal ein bisschen mehr im Stadtteil auch zu spüren, was hier passiert.

Zur IBA ansonsten: Mich beschäftigt immer wieder die Frage, es passiert ja nicht so viel, nicht, die ganzen Bauprojekte, da mögen sich keine Investoren finden. Soll das so weitergehen? Also ich glaube, dass das so weitergehen wird, wenn man nicht die widrigen Faktoren hier endlich mal angeht. Das ist der Lärm, das ist die Luftbelastung, das sind die vielen Altlasten im Stadtteil. Das ist natürlich der Verkehr und seine ganzen Folgen. Und ein einigermaßen orientierter Investor wird diese Faktoren natürlich mal betrachten und wird dann sehen, hm, was soll ich denn da investieren, wenn es überall laut und dreckig ist und wenn, wo ich irgendwo in den Boden reingehe, da irgendwelcher Gammel drunter ist. Soll das so weitergehen, also hofft man also weiterhin mit der Augen-zu-und-durch-Methodik da zu kommen, oder soll da tatsächlich mal an diesem Problem was gemacht werden?

Dann noch zum Thema Wohnen. Die IBA erklärt ja stets und ständig, gefragt oder ungefragt, dass man hier Aufwertung ohne Vertreibung machen möchte. Das würde mich mal sehr interessieren, wie das denn funktionieren soll. Also, ich hab verstanden, dass die neuen Leute hier in den neuen Häusern wohnen sollen und die alten können in den alten bleiben. Das Problem ist, die neuen werden ja gar nicht gebaut, oder nicht so wirklich. Und bei den alten erhöhen sich die Mieten. Die SAGA erhöht, was gerade geht. Wobei sie jetzt wohl davon abgekommen ist, 20 Prozent mit einmal zu erhöhen, sondern es wird dann ein bisschen kleiner aufgeteilt. Die Privaten oder die Wohnungsbaugenossenschaften erhöhen eben mal so um 20 Prozent – was das Gesetz eben so hergibt. Neuvermietungen sind noch wesentlich teurer als die alten Mieten. Wie soll man das glauben können, dass es hier um Aufwertung ohne Vertreibung geht?

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank. Dann hat jetzt Herr oder Frau Henatsch das Wort – Herr Henatsch, der hat, wie gesagt, das Wort.

Herr Henatsch: Ja, ich hätte ein Anfrage zum Thema Wilhelmsburger Mitte. Es soll ja hier im Zuge der Verlegung der Reichsstraße eine sogenannte neue Mitte entstehen. Ich kann mir das eigentlich gut vorstellen, wie das vielleicht aussehen könnte beziehungsweise freue mich, dass so was geplant ist. Auf der anderen Seite frage ich mich, wie diese neue Mitte mal aussehen soll. Das, was bisher an Bildern oder Computeranimationen zu Gesicht gebracht wurde, lässt mich so ein bisschen den Verdacht hegen, dass ein Teil der HafenCity hier nach Wilhelmsburg übertransportiert werden soll, HafenCity-Architektur. Das große Vorhaben, die BSU hier nach Wilhelmsburg zu verpflanzen – weiß ich nicht, welchen Sinn das haben soll. Will man hier Arbeitsplätze schaffen, will man noch mehr Verkehr nach Wilhelmsburg bringen? Soll dieses riesige Gebäude ein Wahrzeichen Wilhelmsburgs werden? Oder sollte man sich nicht orientieren an dem, was bisher schon an Wilhelmsburger Mitte da ist, nämlich am Rathaus und hier an dem Bürgerhaus. Beide Gebäude verfolgen eine Tradition des Backsteinbaus. Und wir haben ja auch in Wilhelmsburg eine ganze Reihe von Straßenzügen, die in diesem Stil auch gebaut sind. Meine Frage von daher, ob nicht auch gerade die Wilhelmsburger Mitte diesem Rechnung tragen muss. Wenn jetzt einfach etwas, ich sage mal etwas provokant, klotzartig hierher gebaut wird, erweckt das den Eindruck doch, den Wilhelmsburgern etwas aufzupropfen, was eigentlich dem Charakter dieses doch immer noch sehr menschlichen Stadtteils eigentlich nicht entspricht. Und ich wünsche mir, dass das Menschliche, das hier dieser Stadtteil eben auch ausstrahlt, dass man hier leben kann in übersichtlicher Form, das heißt also auch durch die Konstruktion und durch das Vorhaben dieser Wilhelmsburger Mitte zum Ausdruck gebracht wird.

Und in diesem Zusammenhang auch noch mal der Blick auf die Menschen, die hier leben. Wie Sie sicherlich auch wissen, lebt hier ein Großteil von Menschen, die zur sozialen, ich sag mal, sozial gesehen mehr am Rande der Gesellschaft leben, das heißt, die ohne Beschäftigung sind. Wilhelmsburg gehört zu den Stadtteilen mit der größten Zahl der Beschäftigungslosen, der Arbeitslosen. Was wird die IBA daran vielleicht ändern können? Wird durch das, was die IBA vorhat, auch für Menschen, die ohne Beschäftigung sind, werden da neue Möglichkeiten, kreative Möglichkeiten entstehen, mit Menschen umzugehen? Das wäre auch meine große Hoffnung, die ich an die IBA setze. – Vielen Dank.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Henatsch. Ich bitte Frau Helga Schors ans Mikrofon.

Frau Schors: Ja, mein Name ist Helga Schors. Ich bin Sprecherin der Bürgerinitiative „Arbeitskreis Georgswerder“. Georgswerder kennen Sie, wenn nicht persönlich, doch sicherlich aus der Presse, Mülldeponie sagt alles. Der „Sprung über die Elbe“ ist bei uns zum Teil schon gelungen, das Gewerbegebiet oder Industriegebiet Obergeorgswerder ist bereits da, 45 Hektar für Logistik und Container. Ich hoffe, dass es für Wilhelmsburg nicht flächendeckend mit dem „Sprung über die Elbe“ in *diese* Zielrichtung gehen soll.

Was mir auffällt: Die IBA und IGS, ja, zeigen ein Bürgerbeteiligungsverfahren, was wirklich nach meiner Einschätzung und nach meinem Gefühl außerordentlich gut ist. Das Problem ist aber immer wieder im Einzelfall, dass wir den Eindruck haben, dass die IBA und IGS GmbH auch bei den Behörden an ihre Grenzen stößt beziehungsweise, wenn es um Finanzmittel geht, wenn es um Kooperation geht. Und das bemerken wir als Bürgerinitiativler auch. Es ist mal gefordert worden vor vielen Jahren ein Masterplan für Wilhelmsburg. Dazu gehört eine konzertierte Aktion sämtlicher Behörden. Und wenn ich selber mich mit Behördenvertretern treffe, stelle ich zum Beispiel fest – nehmen wir mal an im Bezirk, es geht da um eine Kleinigkeit wie den Ortseingang zu gestalten: Ja, aber da haben wir kein Geld für. Georgswerder ist der nördlichste Bereich Wilhelmsburgs. Also direkt landet man dort, wenn man über die Elbe springen will. Also muss man sich auch um das Stadtbild kümmern. Hat man kulturelle Ideen, heißt es, die Kulturbehörde hat aber kein Geld. Bei der Umweltbehörde hat man das Gleiche und erst recht bei der Finanzbehörde, wenn es um Entschädigungen von Kleingärtnern geht oder um Baugebiete, die wie eh und je nach gewissen Richtlinien, Kriterien oder irgendwelchen Preisen angesetzt werden sollen. Da frag ich mich, ist die Idee der IBA und IGS überhaupt in Gesamt-Hamburg überhaupt schon angekommen? In den Fachbehörden, in den einzelnen Behörden, in Ihrem Ausschuss sicherlich ja, in der Bürgerschaft auch. Aber kann man nicht da eine andere Strategie entwickeln, dass die eine Behörde nicht etwa vernachlässigt, was die andere wiederum positiv befördern will? Also, da müsste man sich noch mal drum kümmern, dass da eine bessere Vernetzung stattfindet und dass dann so Einzelfallentscheidungen, die Wilhelmsburg zufallen, also während dieses laufenden Prozesses, eben nicht mal negativ sind, dann wieder positiv sind, dass sie sich gegenseitig widersprechen. Also da fehlt es wirklich noch an einem schlüssigen Konzept. – Danke schön.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Schors. Ich hab jetzt noch von Frau Hercher-Reis eine Wortmeldung zum Thema IBA vorliegen. Mal abgesehen davon, dass wir das nicht ganz so stringent gehandhabt haben und es vielleicht auch nicht ganz stringent handhabbar ist, würde ich das Thema IBA sonst danach dann abschließen und zum Thema IGS kommen. – Frau Hercher-Reis, bitte.

Frau Hercher-Reis: Ja, wenn ich heute an IBA denke, dann denke ich an viele schöne bunte Bildchen, viel tolle Projekte. Also, ich begrüße schon die Bildungsoffensive der IBA, aber ich denke zum Beispiel auch an das Projekt Jugendherberge und Schwimmbad als schwimmende Insel im Müggenburger Kanal – abgeblasen, keine Investoren da. Ich denke an das Projekt jetzt aktuell Hamburger Terrassen. Der Vorinvestor ist abgesprungen, das war eigentlich eine ganz schicke Sache, sie wollten mit Geothermie im Endeffekt heizen – auch abgeblasen aus Kostengründen. In der gleichen Gegend gibt es schon eine Reihenhaussiedlung, wo schon eine Reihe Reihenhäuser nicht mehr gebaut wird, weil sie die hier in Wilhelmsburg nicht loswerden. Die sind gar nicht so teuer, die kosten 176 000 Euro. Das ist eigentlich für eine Stadtwohnung, für ein Stadtreihenhaus nicht besonders teuer, sie werden sie aber in Wilhelmsburg nicht los. Nun fragt man sich, warum. Also, ich denke mal, an verschiedenen Stellen ist für diesen Wilhelmsburger Stadtteil das relativ abgehoben. Seit zwei Jahren beschäftige ich mich intensiv damit, weil ich als Alt-Wilhelmsburgerin wieder hierhergezogen bin und, ja, wir in unserem ersten Sommer hier ein Fest, von der IBA gesponsert, vorfanden, wo ich ganz sicher bin, da waren Künstler da – ja, gut, das hat bestimmt kein Wilhelmsburger wirklich verstanden. Genauso diese Events, die hier veranstaltet werden durch die IBA, zum Großteil einfach an der Wilhelmsburger Bevölkerung vorbei. Und das ist natürlich auch ein Grund, wieso Sie im Endeffekt da auch keine Rückmeldung von den Wilhelmsburgern bekommen, was Beteiligung bei IBA betrifft, weil Sie es einfach teilweise nicht verstehen. Weil es ausgerichtet ist auf Hamburger, die hierherkommen sollen und nicht auf die jetzige Wilhelmsburger Bevölkerung hier.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank. Dann sind die Meldungen zum Thema IBA so weit durch. Ich komm dann zum Thema IGS. Dort hat sich eine Dame gemeldet, und zwar Frau Wolfram. Frau Wolfram, bitte.

Frau Wolfram: Guten Tag, mein Name ist Christine Wolfram und ich wollte mich als betroffene Schrebergärtnerin für die IGS melden. Es geht darum, dass bei uns in Bauernfelde Schrebergärten vernichtet werden und auch Weiher und vor allen Dingen sehr viel Tiere. Wir sollen raus, Entschädigung gibt es nicht, unsere Lauben sind 40 Jahre alt. Aber was noch schlimmer ist, bei uns sind Fasane, da sind Fischreiher, Uhus und noch andere Tiere und auch Insekten und Igel, auf Deichen und auf Weihern, die dann plattgemacht werden für Straßen für die Leute, die da vorbeigehen. Und ich möchte erwähnen, dass diese ganze Natur vernichtet wird und auch bei uns am Parkplatz drei Bäume gefällt wurden, sehr große Laubbäume. Drei Tage später wurde der Vorstand gefragt, ob man sie fällen darf. Das ist wirklich eine Ungeheuerlichkeit, was bei uns abgeht, es wird vermessen und es wird gemacht und wir werden überhaupt nicht reingezogen. Wir haben schon drei Aufhebungsverträge zugeschickt bekommen und von dem vorigen Vorstand wurden wir massiv unter Druck gesetzt: Wenn wir nicht kündigen, kriegen wir gar nichts. Ich möchte nur mal erwähnen, so wird mit Menschen umgegangen, die hier auch aufgewachsen sind, die hier leben und jahrzehntelang nur ihr bisschen Freizeit haben wollen und die ja nicht so viel Geld haben, aber die einfach nur hier existieren möchten und auch nicht das Geld haben, große neue Häuser zu kaufen. Also, ich möchte gerne mal wissen, wie der Senat und auch die Senatorin zu diesen Themen steht.

(Beifall)

Vorsitzender: Ja, vielen Dank, Frau Wolfram. Nur noch mal als Hinweis: Da das hier eine Anhörung ist, ist es so, dass erst zum Ende hin die Fraktionen sicherlich die Gelegenheit

ergreifen werden, etwas zu sagen, aber grundsätzlich eben das nicht so vorgesehen ist, dass Fragen gleich hier beantwortet werden.

Ich hab zum Thema IGS eine weitere Wortmeldung, nämlich von Frau Juliane Bergmann.

Frau Bergmann: Mein Name ist Juliane Bergmann, ich bin die Bezirksfachberaterin von den Kleingärten hier in Wilhelmsburg vom gesamten Bezirk. Insofern passt das ganz gut zu der vorherigen Frage oder Bemerkung. Wir werden von der IGS informiert, ich sehe das noch nicht so richtig als Beteiligung. Denn wenn wir Vorschläge machen oder andere Sachen, wird darauf nicht in dem Maße eingegangen, wie ich mir das wünsche. Wir können dann wählen, ob wir solche Hecken haben wollen oder solche Hecken.

Jetzt wollte ich aber zu einem andern Thema akut etwas sagen. Ich finde es bedauerlich, dass es erst immer wieder Rückschritte geben muss, bevor es dann alles möglicherweise ganz schön wird. Unsere Gärten liegen um den Kuckucksteich herum. Wer das kennt, weiß, dass das bei schönem Wetter sehr beliebte Grillstätten sind. Jetzt hatten wir Ostern sehr schön. Die Müllcontainer dort sind verschlossen, der Müll stapelt sich logischerweise. Früher gab es auch Dixi-Toiletten für die Besucher. Das soll natürlich im neuen Park alles ganz schön werden, aber das ist ja alles erst 2013 fertig. Wenn wir die Rattenbekämpfer anrufen, sagen die, ja wenn es hier auch keine Müllentsorgung gibt, dann dürfte eigentlich gar nicht gegrillt werden. Aber das ist natürlich nicht der Sinn der Sache. Sondern ich finde, dass man Sachen, die schon lange funktioniert haben, dass man die nicht erst einstampfen muss und beseitigen muss, um zu sagen, hinterher bauen wir alles ganz schön wieder auf. Also ich plädiere dafür, dass man auch in der Zwischenzeit bekannte Sachen oder genutzte Sachen nicht beseitigt, um hinterher zu sagen, wir machen ein IBA Labor und überlegen, wie die verschiedenen Bedürfnisse dann zusammenarbeiten können.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank. Ich hab jetzt keine weiteren Wortmeldungen mehr zum Thema IGS und würde dann zu dem dritten Punkt kommen, nämlich zum Themenkomplex Infrastrukturmaßnahmen, und hoffe, dass wir dann jetzt die Reihenfolge, wie die Karten abgegeben worden sind auch jetzt aufrufe. Zunächst hat Frau Bianca Hantel das Wort und danach wäre dann Herr Hartmut Sauer dran.

Frau Hantel: Also erst mal guten Tag. Und ich bitte um Verständnis für meine Aufregung, so was ist für mich das erste Mal. Ich bin hier Anwohnerin, ich bin hier geboren, meine Familie, die wohnt hier schon ewig. Ich identifiziere mich mit Wilhelmsburg, ich bin Wilhelmsburgerin und ich verteidige Wilhelmsburg. Ich bin wohnhaft momentan in der Siebenbrüderweide, dort auch schon seit 31 Jahren, und ich wohne 200 Meter von der Grauenweide entfernt. Gleichzeitig ist in der Zeit, wo dieses Haus, was meine Urgroßeltern gebaut haben, dort an der Bahnstrecke unheimlich viel gebaut worden. Es sind sehr viele Gleise hinzugekommen. Der Bestand ist heute so, dass mein Schlaf bereits beeinträchtigt ist, da wir auch an der Kornweide eine Eisenbahnbrücke haben, die eben aus Eisen besteht, wo Güterzüge überfahren, die ebenfalls unten aus Eisen bestehen. Diese Eisenbahnbrücke weist von unten teilweise überhaupt keine Isolierung auf. Das bedeutet, dass der Lärm, der nachts manchmal sehr rege durch den Güterverkehr kommt, bei mir im Schlafzimmer endet. Nun wird es so sein, dass bei uns offensichtlich die Hafenuferspange geplant wird, offenbar als Tunnel, so wie ich aber gehört habe bei der Georgswerder Straße als Hochtrasse. Auch dieser Lärm wird zu uns kommen. Gleichzeitig munkelt man immer wieder, dass bei uns an der Kornweide ein Bahnhof entstehen soll, das bedeutet An- und Abfahren von Zügen, Durchsagen – dort wo heute noch nicht mal ein Nachtbus fährt und wo die Bushaltestelle gestrichen wurde, weil es sich nicht lohnt. Was wird eigentlich im Sinne des Lärmschutzes

getan? Ich hatte gehofft, wenn bei uns ein Eingang von der IGS kommt, dass wir auch an unserer Ostseite der Eisenbahngleise einen Lärmschutz erhalten, der auch den Lärm entsprechend abhält. Momentan äußert es sich für mich so, dass alles noch viel schlimmer wird. Und für mich, muss ich ganz ehrlich sagen, ist das sehr wohl ein „Sprung über die Elbe“, nämlich aus Wilhelmsburg raus. – Danke.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Hantel. Dann Herr Sauer, bitte, und danach hat Herr Humburg wieder das Wort.

Herr Sauer: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, mein Name ist Hartmut Sauer, ich lebe seit mehr als 25 Jahren in diesem Stadtteil und habe bisher immer trotz allen Problemen gern hier gelebt. Wilhelmsburg ist ein stark belasteter Stadtteil, das ist Ihnen allen bekannt. Sowohl in infrastruktureller, also ich will mal daran erinnern, das wir hier in Lkw-Verkehr ertrinken, und das liegt nicht nur an den Durchfahrtsstraßen, sondern insbesondere an den zentralen Punkten, die von Lkws angefahren werden müssen. Das gilt auch für soziale Zusammenhänge, das gilt für die wirtschaftliche Entwicklung. Also, Wilhelmsburg ist ein stark belasteter Stadtteil. Vor diesem Hintergrund haben mich die Planungen von IBA und IGS doch überzeugt. Ich habe optimistischer in die Zukunft geschaut, weil ich fand, dass diese Vielzahl unterschiedlicher Hebel, die in den Planungen, Entwicklungen zur Umsetzung kommen sollten und in diesem Stadtteil was Positives bewirken sollten. Nun merke ich aber, dass es, wo es langsam an die Umsetzung geht, immer schwergängiger wird und immer weniger zu erkennen ist, was nun tatsächlich kommen soll. Vor diesem Hintergrund, und damit komme ich auch zu den Verkehrsfragen und Infrastrukturfragen, vor diesem Hintergrund habe ich es, ehrlich gesagt, als Schlag ins Gesicht empfunden, dass die aktuellen Verkehrsplanungen, die von Frau Senatorin Hajduk vertreten werden, mit der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Eisenbahn. Also, ich denke, dass das für die Menschen, die dort in der Nähe der Eisenbahn leben, ein Schlag ins Gesicht ist. Und ich betrachte diese sogenannte Verlegung als Bundesstraße der Reichsstraße als puren Etikettenschwindel.

(Beifall)

Es ist ein autobahnähnlicher Ausbau geplant mit 28 Meter Breite. Dieser autobahnähnliche Ausbau wird auch zu autobahnähnlichen Verkehren führen. Das ist für mich unzweifelhaft wahr. Und hier in der Vergangenheit mehrfach zu vertreten, es sei eine Bundesstraße, wie gesagt, das halte ich für einen deutlichen Etikettenschwindel. Und die Menschen, die dort in der Nähe dieser Straße leben werden, sind eigentlich entsetzt über eine solche, über eine solche Verkehrsplanung. Mir geht nicht in den Kopf, mir geht nicht in den Kopf, warum in einer Großstadt wie Hamburg nicht Stadtstraßen gebaut werden können wie in anderen Stadtteilen auch. Wir haben auch große Bundesstraßen als Durchgangsstraßen; die sind im übrigen Hamburg mit 50 oder 60 ausgeschildert. Und wenn hier jetzt ein autobahnähnlicher Ausbau kommen wird, dann ist das ein Riesenschaden für diesen Stadtteil. Und ich denke, dass der Sprung über die Elbe, jedenfalls was diese Planungen, diese Visionen angeht mit einer echten Zukunftschance Wilhelmsburg, dass dies dann scheitern wird. Vor allen Dingen, wenn es denn misslingt, dass die Vielzahl unterschiedlicher Projekte, die bisher in den Planungen waren, dann tatsächlich, daran ist ja hier schon mehrfach erinnert worden, tatsächlich nicht umgesetzt werden. Von daher meine dringende Bitte auch an Sie als den zuständigen bürgerschaftlichen Ausschuss, dass Sie diese Verkehrspläne mit einem autobahnähnlichen Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße nochmals überdenken und eine Stadtstraße als Alternative ins Auge fassen. Wir als Wilhelmsburger wollen ja schließlich auch was von einer solchen Straße haben und nicht nur anderen dazu verhelfen, möglichst schnell durch diesen Stadtteil durchzukommen. Es ist ja richtig, was der

Hamburger Senat sagt, dass Wilhelmsburg viele Chancen hat und ein schöner Stadtteil ist. Also, verhelfen wir doch auch den Verkehrsteilnehmern dazu, dass sie ein bisschen diesen Stadtteil kennenlernen können. – Danke.

(Beifall)

Vorsitzender: So, nach Herrn Sauer hat Herr Humburg das Wort und danach Frau Klein.

Herr Humburg: Ja, ich möchte zum Thema Infrastrukturmaßnahmen zwei Aspekte beisteuern, einmal den Aspekt Vertrauen und dann den Aspekt Verfahren. Zum Vertrauen: Es wurde schon gesagt, dass, ja, dass vertrauensbildende Maßnahmen erwartet werden. Also aus Wilhelmsburger Sicht ist es ja so, dass man sagt, ja, sind viele große Pläne zu erkennen, aber was ist denn wirklich schon passiert? Also was, wo ist das, wo man sagen kann, es geht vorwärts, da entwickelt sich was in unserem Interesse? Und als vertrauensbildende Maßnahme hätte ich mir eigentlich im Grunde seit der Zukunftskonferenz drei Projekte vorgestellt. Und solange das nicht passiert, ist man skeptisch, was, was bringt dieser Senat oder was bringen diese Projekte denn wirklich für uns zustande?

Das erste Projekt, wo ich finde, was längst überfällig ist, also wirklich mindestens seit 2001, ist ein wirklich befahrbarer Radweg zum alten Elbtunnel.

(Beifall)

Also, Sie müssen sich, also das heißt jetzt irgendwie, nächste Woche geht es los und im nächsten Jahr ist es da. Also, wenn es so wirklich wäre – ich glaube es erst, wenn ich ihn sehe und ihn befahren kann. Man muss einfach mal sehen, aus unserer Sicht, das ist eine zentrale Forderung der Zukunftskonferenz gewesen, das ist versprochen worden schon bei der Wahl 2000 – wann war die Bürgerschaftswahl, 2003 oder 2004 –, als Sofortmaßnahme von allen Parteien vor der Wahl versprochen worden, als eine Sache, die selbstverständlich in den ersten hundert Tagen zu realisieren sei. Die Verkehrsexperten des Amtes V haben diese doch relativ kleine Aufgabe bisher nicht gelöst.

Die zweite vertrauensbildende Maßnahme wäre gewesen, endlich ein Tor, ein weiteres Tor im Spreehafenzaun zu öffnen, ja. Dieser Zaun ist ein Symbol der Ausgrenzung eines ganzen Stadtteils, wie richtig zitiert wird. Und dass es in all den Jahren nicht gelungen ist, wenigstens ein Tor, wenigstens zeitweise zu öffnen, das ist ein absolutes Armutszeugnis. So, das war vertrauensbildende Maßnahme Nummer 2.

Vertrauensbildende Maßnahme Nummer 3 ist: Ich traue diesen Verkehrsplanern, die jetzt hier großspurig mit großen Autobahnprojekten kommen, so lange nicht über den Weg, wie sie es nicht mal schaffen, unter die vorhandenen Autobahnbrücke über die Norderelbe einen Radweg zu bauen, ja.

(Beifall)

Bei der Zukunftskonferenz haben wir sogar eine Konstruktionszeichnung mitgeliefert, ja, und das Ganze kostet, ich weiß nicht, einen Bruchteil von der Größenordnung dessen, worüber jetzt diskutiert wird. Okay, das, so viel zum Thema Vertrauen. Und also im Grunde die dringende Bitte, also wirklich auch ein Vorschlag, dass die Senatsvertreter oder Behördenvertreter im Grunde doch mit solchen vertrauensbildenden Maßnahmen auch auf die Menschen zugehen und nicht große Projekte vorstellen, die einem das kalte Grausen verursachen. So.

Jetzt zum Thema Verfahren. Meine große Enttäuschung, meine große Enttäuschung von Anfang des Jahres war also wirklich, warum wird in der Frage der Verkehrsplanung nicht anders mit uns umgegangen? Also im Januar war es so, da gab es eine große Veranstaltung in der Architektenkammer, wo die Nordtrasse der Hafenuferspange beerdigt wurde. Sie ist gescheitert an ihren inneren Widersprüchen, sie ist gescheitert am Widerstand in Wilhelmsburg, sie ist gescheitert an der zu hohen Finanzierung. Und ich denke, dass alle in dieser Stadt, vor allen Dingen alle Stadtplaner und alle, die hier im Stadtentwicklungsausschuss sind, froh darüber sind, dass es einen so großen Widerstand in Wilhelmsburg gegeben hat über Jahre, um diese Nordtrasse zu verhindern. Also, ich denke da haben die Wilhelmsburger mit ihrem anhaltenden Widerstand und auch zum Beispiel mit einer Demonstration, die wir im Jahre 2000 gemacht haben, unter dem Motto „Zukunftsplan statt Autobahn“ wesentlich zu beigetragen. So, das ist gescheitert und wir waren der großen Hoffnung, jetzt geht es zurück auf null. Jetzt beginnt ein allgemeines Nachdenken darüber, wie kann es denn sein, dass über mindestens 30 Jahre Autobahn geplant werden und ein Senat nach dem nächsten scheitert mit seinen Plänen? Das kann doch nicht nur daran liegen, dass sie zu dumm sind oder unfähig sind, und es muss doch vielleicht auch was, könnte doch auch mit der Grundsatzfrage, dass die Konstruktion einer Autobahngeschichte vielleicht irgendwie, dass da was schief sein könnte. Also dieses Nachdenken habe ich erwartet. Gut, dann gab es eine neue Wahl und wir hatten erstmalig – nein, nicht erstmalig –, aber wir hatten wieder eine grüne Senatorin in dem Schlüsselressort. Und da habe ich wirklich erwartet, Frau Hajduk, dass es einen anderen Umgang gibt, ja. Das ist natürlich toll, dass Sie jetzt zweimal nach Wilhelmsburg kommen, das ist wirklich außergewöhnlich, und mit uns diskutieren, aber ich hab wirklich erwartet – zumal Ihre besten Berater, ja, mit denen wir, solange Sie in der Opposition waren, also wirklich fast wöchentlich konferiert haben, die wissen ganz genau, welche Vorstellungen wir haben von der Verkehrsfrage –, da habe ich wirklich erwartet, dass Sie in anderer Weise auf uns zugehen und einen ergebnisoffenen Prozess in Gang bringen, wo man das Ganze, wo man die ganze Frage noch mal neu anguckt. Es gab ja sogar eine geplante Konferenz von HPA und der Senatskanzlei, da gab es sogar schon den Termin zu einer solchen Konferenz, am 4. August war sie, glaube ich, anberaumt. Da haben wir Ihnen noch signalisiert, Mensch, wo ist denn die BSU, das muss doch BSU organisieren. Und dann haben wir gedacht, ja, also Claudius Lieven hat sich noch bedankt für den Hinweis, und dann haben wir gedacht, ja prima, jetzt nimmt die BSU das endlich in die Hand, jetzt gibt es einen frischen Wind, und jetzt gibt es demnächst eine Konferenz und dann wird von vorne also die Frage noch mal grundsätzlich diskutiert und unsere Meinung kann endlich mal mit einfließen in den Prozess. Das habe ich wirklich erwartet! Und Sie haben dann Interviews gegeben, da hieß es, ja, also ...

Vorsitzender: Herr Humburg, wenn ich Sie mal kurz unterbrechen darf: Die Gesprächspartner von uns sind heute der Ausschuss und nicht die BSU. Deswegen wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie sich an dieses Verfahren halten. Vielen Dank.

Herr Humburg: Okay. Die Senatorin hört mir so intensiv zu, deswegen fühle ich mich animiert.

(Zwischenruf Vorsitzender: Genau, sie hört Sie auch trotzdem.)

Gut, ich habe gleich die Kurve auch gekriegt. Ich wollte nur sagen, also meine Vorstellung, dass jetzt ein frischer Wind wehen würde in der in der neuen Konstellation war so groß, dass ich selbst Interviews, die es dann gab, ja, wir legen uns wahrscheinlich auf die Südtrasse fest, dass ich das irgendwie gar nicht richtig glauben wollte und habe immer gewartet auf diese Konferenz und auf ein Gesprächsangebot. Habe Vertrauen auf die IBA, die ja eindeutig im letzten Jahr noch gesagt hat, ja, wir brauchen überhaupt keine Reichsstraße in der Wilhelmsburger Mitte, wir bauen das Ganze zurück, wir plädieren für eine Ringlösung. Das war im Grunde Konsens im Stadtteil. So, und das war im Grunde so die

vertrauensselige Stimmung im Herbst letzten Jahres. Und es schlug ein wie eine Bombe, als plötzlich eine DEGES-Studie bekannt wurde, aus der hervorging, die Reichsstraße soll verlegt werden als Autobahn. Das hat die Sache zum Platzen gebracht und, ja, die weitere Diskussion ist Ihnen, die weitere Diskussion ist Ihnen jetzt bekannt. Und ich verstehe unter einem vertrauensbildenden Verfahren, ja, wie soll ich es sagen: Die IBA- oder die Wilhelmsburger Situation bietet ja die einmalige Chance, auch in der Verfahrensstruktur, in der Verfahrenskultur wirklich was Neues auszuprobieren. Ich wünsche mir, dass in den folgenden Wochen wirklich ein, ja, wir nennen es einen kooperativen Planungsprozess, dass ein kooperativer Planungsprozess, eine neue Form von gemeinsamer Planung aller Beteiligten unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger, dass der wirklich hier modellhaft ausprobiert wird und ich sehe das als eine einmalige Chance nicht nur für uns, sondern für alle Beteiligten und im Grunde für diese Stadt.

(Beifall)

Vorsitzender: ich möchte noch mal daran erinnern, dass wir keine Fotografien mehr jetzt machen, das hatte ich eingangs erwähnt. Frau Klein, bitte, und danach ist dann Herr Wojtkowiak dran. Frau Klein, bitte.

Frau Klein: Guten Tag, meine Damen und Herren vom Senat und von der Bürgerschaft. Neben mir sitzt Thomas Dregel und ich bin Kesbana Klein, wir sind von der Bürgerinitiative „Barrierefreier Bahnhof Wilhelmsburg“. Wir sind sehr sehr froh, dass Sie heute zu uns nach Wilhelmsburg gekommen sind, weil wir hätten nicht zu Ihnen ins Rathaus kommen können. Der Fahrstuhl ist seit gestern wieder kaputt.

Ich will ein kleines bisschen ausholen, damit diejenigen, die uns noch nichts von uns gehört haben, ungefähr wissen, worum es geht. Wir haben im letzten Jahr aus großer Not heraus die Bürgerinitiative gegründet, weil die Fahrstühle fast täglich kaputt waren und wir überhaupt nicht mehr von der Insel kamen. Wir konnten keine Termine mehr wahrnehmen, Arzttermine, Besuche und so weiter, und wir hatten das Gefühl, je mehr über IGA, IGS gesprochen wird, desto schlimmer wurde die Situation am Bahnhof für uns Rollstuhlfahrer und Gehbehinderte und Menschen mit Kinderkarren und so weiter. Wir haben am Bahnhof letztes Jahr angefangen, Unterschriften zu sammeln, wir haben jetzt gerade vor drei Wochen der Frau Senatorin Hajduk 3 500 Unterschriften übergeben. Und seit Jahreswechsel war es eigentlich wieder so, dass die Fahrstühle intensiv gewartet wurden. Ich hab auch noch vor drei Wochen zu Frau Hajduk gesagt, ja, es ist jetzt besser. Leider muss ich Ihnen heute sagen, ich habe das Gefühl, es wird wieder schlimmer.

Wir haben im Februar eine Veranstaltung gehabt, eine Informationsveranstaltung. Auf dieser Veranstaltung wurde uns von der Deutschen Bahn von Herrn Friedemann Keßler versprochen, dass 60 000 Euro sofort investiert werden. Das wurde uns auch von der BSU noch mal bestätigt, es hieß, innerhalb von sechs bis acht Wochen. Die Veranstaltung war am 23. Februar und wir haben noch nichts gemerkt. Das Einzige, was passiert ist, es wurden Folien an die Aufzugstüren geklebt, damit man da nicht mehr so gut reingucken kann. Ich weiß nicht, aus welchem Grunde. Aber sonst haben wir nichts weiter bemerkt an Investitionen. Ich habe jetzt einfach die Frage an den Ausschuss: Inwieweit können Sie uns unterstützen, dass diese Investition realisiert wird, und zwar so schnell wie möglich?

Und dann habe ich noch eine zweite Frage, und zwar geht das hier jetzt ganz konkret um die Pläne von der IBA/IGS, und zwar soll der gesamte Bahnhof und die Fußgängerbrücke neu gebaut werden. Das ganze Projekt soll 2011 in Angriff genommen werden, und das ist für diesen hohen Besucheranstrom, der für die Gartenschau erwartet wird. Es sollen 2013 immerhin 4 Millionen Besucher die Gartenschau besuchen. Und für diesen Besucheranstrom wird extra eine breitere Fußgängerbrücke gebaut. Wir haben uns die Pläne jetzt einmal

angeschaut. Man muss sich den Bahnhof so vorstellen, wir müssen, um zu den Gleisen in der Mitte zum Bahnsteig zwischen den Gleisen zu kommen, muss man einmal über die Gleise hinweg. Das heißt, man fährt oder geht einmal in die höhere Ebene, geht ein paar Schritte, und dann geht es wieder runter zum Bahnsteig. Um jetzt diese höhere Ebene zu erreichen, sind die Pläne sehr gut. Wir haben von beiden Seiten Brückenrampen, die geplant sind, und zusätzlich noch einen Fahrstuhl. Um jetzt aber von der hohen Ebene wieder auf den Bahnsteig zu kommen, ändert sich leider nicht viel. Es wird wieder nur ein Fahrstuhl geplant, ein einziger, und wir fragen uns, wie soll das sein mit den zusätzlichen 4 Millionen Besuchern? Jetzt haben wir schon teilweise Stau vor den Fahrstühlen, weil auch viele Mitmenschen mit Kinderwagen und auch Gehbehinderte, oder mit Gepäck und so weiter, die Fahrstühle sehr gerne benutzen. Und wir sagen da einfach, das ist eine erhebliche Lücke, eine Schwachstelle bei diesen Planungen, und es müsste unbedingt noch ein zweiter barrierefreier Zugang zum Bahnsteig gemacht werden. Wir von der Bürgerinitiative favorisieren da eine Lösung im Wege einer Rampe, weil eine Rampe ist dauerhaft, sie kostet keinen Strom und sie ist auch kostengünstig, und sie ist auch nicht reparaturanfällig. Und wir haben auch das immer mal wieder auch schon mal vorgebracht, auch bei unseren Veranstaltungen. Und wir sagen, gerade jetzt, wo bei der IBA der gesamte Bahnhof eingerissen wird, die Brücke wird eingerissen, alles soll neu gebaut werden, 15 Millionen Euro sollen dafür investiert werden. Das ist jetzt die Gelegenheit überhaupt, um innovativ da irgendeine Rampenlösung zu finden, vielleicht sogar durch diese IBA-Exzellenzkriterien, die da vorgegeben sind, ein Vorbild für andere Bahnhöfe zu sein. Und das wird nie wieder diese Chance sein, weil wenn erst mal wieder was fertiggebaut ist, dann muss man wieder rumstückeln. Aber jetzt wird alles neu gebaut und da braucht man das einfach nur in die Pläne aufzunehmen. Und, wie gesagt, wir appellieren an Sie, dass Sie diese Idee aufgreifen und die Rampe in die Pläne aufnehmen. Oder wenn das nicht möglich ist, zumindestens einen zweiten Fahrstuhl zu den Bahnsteigen bauen, weil sonst ist Ärger vorprogrammiert. Ich sage Ihnen, 2013 – die Menschen werden am Bahnsteig stehen und warten, sie werden schimpfen, sie werden ungnädig sein, vielleicht werden sie auch umdrehen und nicht zur IGS gehen. Und so etwas kann man voraussehen und so was kann man auch vorher lösen. – Danke schön.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Klein. Die Fraktionen haben ja am Ende noch mal Gelegenheit, auch dann auf das einzugehen, was Sie gesagt haben, und ich vermute mal, das konkrete Problem mit den defekten Aufzügen werden die Vertreter der BSU sicherlich auch kurzfristig noch mal bei der S-Bahn GmbH vortragen, um Abhilfe zu leisten. – Herr Wojtkowiak ist als Nächstes dran und danach Herr Stridde. Herr Wojtkowiak, bitte.

Herr Wojtkowiak: Ich heiße Hans-Werner Wojtkowiak und wohne seit 53 Jahren in Wilhelmsburg, habe mich in einigen Gruppierungen hiermit beschäftigt, um in unserem Stadtteil das eine oder das andere zu verändern. Also, ich wundere mich schon, das muss ja schon scheinbar im Senat brennen, dass so uns viele heute die Ehre geben. Es ist traurig, dass das so weit kommen musste, dass wir hier überall aufgestanden sind, um auf unsere Probleme aufmerksam zu machen. Ich persönlich bin seit 92 freiwilliger Helfer im Altersheim, mit 83 Jahren noch. Wir haben auch ein Problem, und zwar wenn wir unseren Rollstuhlfahrern mal ihren Stadtteil zeigen wollen oder mal zum Streichelzoo wollen oder nach Hagenbeck – wir haben keine Fahrzeuge. Wir haben jetzt einen Verein gegründet, um jetzt mal die Wilhelmsburger Bevölkerung anzubetteln, damit wir mit diesen Leuten auch mal ein Recht haben, mal irgendwo hinzukommen. Gibt es da keine Möglichkeiten über die Hochbahn oder sonst irgendwie was, mal sagen, auch da eine Möglichkeit zu erschaffen? Denn Geld haben die alten Leute nicht. Das geht uns doch hier genauso darum, es geistern so viel Pläne hier durch die Gegend: Das soll gebaut werden, Kanal soll gebaut werden, S-Bahn-Stationen sollen hier gebaut werden. Aber wenn ich nichts hören tu darüber, dass

man, mal sagen, es verringert, wenn jedes fünfte Kind heute nicht ausbildungsfähig ist. Denn das hört man ja immer vom Hamburger Rathaus, ist ja die Straße des Handwerks. Und da hören Sie sich mal die Handelskammer an und hören sich mal die Handwerksmeister an! Das ist eine Tatsache! Und welche Regierung da dran war, ist scheißegal, sie haben nichts verändert. Die Zahlen sind fast stehengeblieben. Ich sage „fast“. Und das ist traurig, dass wir diese Leute dann über Jahrzehnte vielleicht über Sozialhilfe oder sonst was ernähren müssen. So ist das mit den Mieten. Es ist ganz schön und gut, ob der Bauverein, die SAGA oder sonst irgendwie was sagt, wir haben modernisiert. Aber wo sollen wir die 10, 15, 20 Euro hernehmen? Ob von den Rentnern? Selbstverständlich, die können sagen, ihr habt ja 1,5 Prozent mehr gekriegt. Aber sie verschweigen dafür von der Krankenkasse, möcht mal sagen, 2 Prozent mehr bezahlen müssen – nur als Beispiel. Und so geht das überall. Wir haben heute schon einen Wohnungsbau, wo teilweise eine Sozialwohnung von dem Normalbürger heute schon mit 50 Prozent ihres Einkommen bezahlen müssen! Und da muss man doch mal sagen, wo ist dann die Kirche noch im Dorf? Auch da muss man mal sagen: Tut mal von oben ein bisschen besser durchleuchten, ob jede zusätzliche Maßnahme, ob das mal sagen noch sozialverträglich ist für den Normalbürger. Denn gnade Gott, wenn wir die Zeiten kriegen wie in den Zwanzigerjahren, dann besteht uns noch eine ganze Menge bevor. Macht vorher die Augen auf, ehe wir die Krawalle auf der Straße haben! Es nützt nichts, wenn ich einen guten Posten hab und trocken sitzen tu, wenn die Bevölkerung nach Partitur stehen tut und an die Türen klimpert.

(Beifall)

Vorsitzender: Jetzt hat Herr Stridde das Wort und danach Herr Goslinowski.

Herr Stridde: Mein Name ist Martin Stridde, und meine Frau und ich, wir sind vor einem guten Jahr dem „Sprung über die Elbe“ gefolgt und wir lieben diesen Stadtteil Wilhelmsburg. Zuerst haben wir einen leicht mitleidigen Blick von unseren Freunden bekommen, als wir sagten, wir würden nach Wilhelmsburg ziehen. Was, ihr wollt nach Wilhelmsburg ziehen? Wir haben unsere Freunde eingeladen und gezeigt, wie wir leben, und sie haben gesagt, ja, ein toller Stadtteil, ein großartiger Stadtteil. Dieses Stimmungsbild hat sich bei unseren Freunden leider geändert, als wir ihnen davon erzählt hatten, dass hier angeblich eine Autobahn gebaut werden soll. Auf einmal ernteten wir wieder mitleidende Blicke. Ich wünsche mir, dass sich dieser Blick unserer Freunde wieder ändert, dass wir wieder Vertrauen in diesen Stadtteil gewinnen können, dass wir wieder an diesen Stadtteil glauben können und dass wir hier auch möglichst lange wohnen bleiben und dass wir Werbung für diesen Stadtteil machen können! Insofern unterstütze ich das, was meine Vorredner gesagt haben: Ich wünsche mir einen offenen Dialog mit Ihnen, und wünsche mir vertrauensbildende Maßnahmen von Ihnen, egal, was für ein Verkehrskonzept wir hier gemeinsam entwickeln. Vielen Dank fürs Zuhören.

(Beifall)

Vorsitzender: So, jetzt hat Herr Goschlinowski das Wort, danach Herr Böhrnsen.

Herr Goslinowski: Goslinowski, bitte.

Vorsitzender: Entschuldigung.

Herr Goslinowski: Ja, Michael Goslinowski, ich habe mich schon vorgestellt. Wir hören mal was von der neuen Mitte Wilhelmsburg, die ja durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße möglich ist. Neue Mitte? Ich sage immer, wichtig ist, wo das Herz eines Stadtteils schlägt. Und das ist immer da, wo der Bahnhof ist, wo das Einkaufszentrum ist, wo man sich trifft. Und wir nehmen mal Harburg, das ist das Phoenix-Zentrum, der Bahnhof. Wir nehmen Hamburg, da ist es die Mönckebergstraße, Poppenbüttel das Alsterdorfer Einkaufszentrum. Und jetzt stelle ich mir vor, da kommt jemand zu Ihnen und sagt, lass uns doch mal eine 28 Meter breite Autobahn oder autobahnähnliche Straße mit sechs Meter hohen Wänden, Schallschutzwänden direkt am AEZ vorbeibauen. Was denken Sie denn? Sie denken, also ich hab zuerst gedacht, der müsste vielleicht unter Drogen sein, sollte die absetzen. Ich weiß es nicht. Aber genau das haben Sie hier vor! Die Leute, die mit dem schönen neuen Bahnhof hier landen, sehen als Erstes die 28 Meter breite Straße mit den sechs Meter hohen Lärmschutzwänden. Ich weiß nicht, ob das so optimal gedacht ist.

Das Nächste ist, die Wilhelmsburger Reichsstraße geht jetzt hauptsächlich durch ein Industriegebiet. Sie wollen es dahin verlegen, wo a) die Leute sowieso schon durch die Bahn belastigt ist und b) wo über die gesamte Bahnstrecke Menschen wohnen. Das ist wahrscheinlich der dicht besiedeltste Stadtteil von Wilhelmsburg, ist hier um Einkaufszentrum bis zum Wilhelmsburger Süden. Und genau da wollen Sie jetzt die neue Wilhelmsburger Reichsstraße reinlegen! Das kann doch eigentlich nicht richtig sein! Was ist dann die Konsequenz? Auf der einen Seite, Sie tun ja viel für Wilhelmsburg, IBA, IGA. Sie bringen ja sogar Studenten hierher und bezahlen den billigen Wohnraum, um die Sozialstruktur aufzulockern. Ist ja wichtig, weil Sie wollen ja keine Verslumung. Denn die Konsequenzen, die sich danach für die Stadt ergeben, die sind ja sehr sehr sehr teuer. Aber genau das wird dann doch wieder gefördert! Die Leute, die sich es leisten können, die ziehen weg. Billiger Wohnraum entsteht, hurra, aber die, die kein Geld haben, beziehungsweise die, die an dieser Sozialauflockerung gar nicht gut haben, die ziehen dann hierher. Und das ganze Konfliktpotenzial, was dann entsteht, das wird Ihnen im nachhinein Millionen kosten. Jetzt schicken Sie doch die Jugendlichen für Zwanzigtausende auf Schiffen und sonstwohin in die Welt, damit Sie mal nicht jeden Monat einer anderen Person einen auf die Rübe geben. Aber genau das sind doch die Folgen! Und dann werden noch mehr Wilhelmsburger wegziehen, wenn das hier wieder so sein wird.

Das Nächste ist: Warum müssen 1 000 Leute, jetzt über 1 000 Leute erst auf die Straße gehen, dass Sie hierherkommen? Warum Politik gegen die Menschen? Eigentlich sind Sie doch für uns da! Wir verstehen es nicht. Und selbstverständlich habe ich auch Fragen mitgebracht. Wie viele Menschen wohnen denn jetzt, wissen Sie das eigentlich, wie viele Menschen wohnen jetzt so im Bereich 500 Meter, 800 Meter entlang der alten Reichsstraße zwischen Wilhelmsburg-Süd und bis zum Kreuz – und wie viele werden es sein, wenn Sie die Reichsstraße verlegt haben? Welche Dauerlärmbelastung haben diese Menschen am Tag? Beziehungsweise wie viel werden die bei der alten Trasse haben, wenn dort neue Lärmschutzwände gebaut werden? Bei den Grafiken, die Sie immer zeigen, da zeigen Sie mal die Lärmbelastung von der Bahn, die ja nur sporadisch auftritt. Die soll ähnlich hoch sein, wie die durch die Wilhelmsburger Reichsstraße, wo dann die Autos langfahren. Deswegen kann man das ja zusammenlegen. Aber überlegen Sie sich: Das sind Menschen, die ertragen jeden Tag 200 Züge. Okay, die 200 Züge bringen 70 Dezibel. Aber dann haben Sie 50 000 Autos, die 70 Dezibel in Dauerlärm bringen. Dauerlärm! Stellen Sie sich vor, den ganzen Tag braust an Ihnen ein Güterzug vorbei. Und das wollen Sie den Menschen hier zumuten. Finde ich interessant, finde ich auch sehr bürgernah. Aber ich will nicht polemisieren, möchte ich wirklich nicht.

(leichte Heiterkeit)

Haben Sie denn überhaupt berücksichtigt, dass hauptsächlich, also 70 Prozent des Jahres weht Westwind. Das heißt, die Wilhelmsburger Reichsstraße, die neue, die steht dann westlich von den ganzen Menschen, auch vom Einkaufszentrum. Das heißt, der Wind trägt

dann garantiert auch den Lärm zu den Menschen. Anders geht das ja nicht. Also auch von der Seite her überhaupt nicht optimal. Ja.

Außerdem nach der neuen Idee soll es ja keine Auffahrten auf der B 75 geben. Das wird ja eine Durchgangsstraße für die Pendler, nicht für die Wilhelmsburger. Wie ist dann jetzt, wenn wieder eine Sturmflut kommt. Sie leben ja nicht hier, aber ich habe es erlebt vor, vier, fünf Jahren war wieder so eine Situation, dass die Polizei durch unsere Straßen gefahren ist und hat gesagt: Leute – mit Megafon –, Leute schaltet eure Radios ein, es ist eine Sturmflut, es kann gefährlich werden. Wir leben im Prinzip jedes Jahr damit, dass die Elbe doch über die Deiche kommt. Klimaerwärmung et cetera, brauche ich nicht erwähnen. Und dann nehmen Sie uns die Fluchtmöglichkeiten und wir kommen nicht mehr von der Elbe, wenn wir keine Auffahrten haben. Wer will das denn vertreten, wenn es dann wirklich mal so weit kommt und es gibt Tote? Das Nächste ist: Haben Sie denn überhaupt schon mal geschaut, ab welcher Lärmbelastung Gesundheitsschäden auftreten? Wissen Sie, dass das Herzinfarktrisiko um 20 Prozent steigt durch die höhere Lärmbelastung und dass die Lebenserwartung sinkt durch Feinstaubbelastung? Und all das bringen Sie bei uns in Wilhelmsburg rein in die Wohngebiete. Und das verstehe ich nicht. Ich möchte gar nicht noch über die Hafenuferspange et cetera reden, das haben viele noch genug, ich wollte mich mal darauf spezialisieren. Aber alleine dieser schmale Themenbereich zeigt doch, was Sie machen. Und ich verstehe Sie nicht. Und vor allen Dingen verstehe ich nicht, dass die Grünen so was machen, denn Grüne als Autofahrerpartei gegen die Menschen – hätte ich niemals gedacht. – Danke schön.

(Beifall)

Vorsitzender: Herr Böhrnsen, bitte, und danach Herr Weinreich.

Herr Böhrnsen: Guten Abend, mein Name ist Rainer Böhrnsen, ich komme aus Moorburg. Ich hoffe, ich bin hier nicht völlig falsch. Wir haben Veranlassung, uns zu Wort zu melden wegen dieser Trassenführung der Hafenuferspange, die uns mit nacktem Entsetzen da präsentiert wurde, also wir haben mit nacktem Entsetzen darauf reagiert. Ich möchte auf das Schicksal Moorburgs aufmerksam machen. Wir werden keine Zukunft haben mit dieser Trasse, wir werden ja von drei Seiten von der Autobahn umschlossen. Wir werden keinen Lärmschutz bekommen, wir sind Hafenerweiterungsgebiet, somit planerisch vorbelastet. Und diese Südanschlussstelle Moorburg da im Süden wird ja sicher nicht für die Bewohner gebaut, sondern sie wird für irgendwas anderes gebaut, ist eine Erschließungsmaßnahme für irgendwas. Was genau, kann ich nicht sagen im Moment, das geht aus den Planungen nicht hervor. Wir sind Hafenerweiterungsgebiet, wir gehen davon aus, dass diese Anschlussstelle irgendwas mit Umsiedelung von Betrieben, Hafen oder Ähnlichem zu tun hat.

Zur Trasse selber: Wir haben immer gehofft, dass wir mal aus der Hafenerweiterung rauskommen können und dass man uns eine Zukunft eröffnet. Und diese Trasse lässt sie uns nicht. Wir verstehen nicht den verkehrlichen Sinn dieser Trasse. Wir haben mehrfach gehört von Leuten aus dem, also von politischen Entscheidungsträgern und Ähnlichen, dass es Alternativen dazu gibt, wenn diese Trasse dazu dienen soll, den Hafenverkehr zu regeln. Und zwar könnte man eigentlich mit dem Verkehr, mit den Verkehrswegen, die jetzt da sind in Moorburg, sehr gut klarkommen, was den Hafenverkehr angeht. Das heißt, man baut einen Tunnel unter der Süderelbe durch und nutzt dann die Straßen, die da sind, das heißt Moorburger Hauptdeich und den Fürstenmoordamm hin zur Anschlussstelle Moorburg. Die Anschlussstelle der A 26, an die jetzt die Autobahn anschließen soll, ist 800 Meter von der jetzigen Anschlussstelle auf der A 7 entfernt, das macht keinen Sinn. Wir haben ja über Jahre jetzt verfolgt, wie die Diskussion im Bezug auf Flächenbedarf im Hafen und Ähnlichem ist, und wir haben das Gefühl, dass der Flächenbedarf, der sich jetzt auf Moorburg erstreckt

und sich mit dieser Trassenführung offenbart, dass der nicht aus dem Hafen kommt, sondern dass er aus dem „Sprung über die Elbe“ kommt – ganz konkret, dass er sich entwickelt aus dem Flächenbedarf über Umsiedelung von Betrieben aus dem Kleinen Grasbrook heraus. Da läuft im Moment ja eine ganz interessante Diskussion in Bezug auf die Umsiedelung der Hamburger Uni auf den Grasbrook, und die Frage ist noch relativ, also aus meiner Sicht noch ziemlich offen, wo denn die Betriebe hinsollen. Ich gehe davon aus, dass das Augenmerk in der Beziehung sich auf Moorburg richtet und nicht nur, wenn die Uni-Umsiedelung nicht klappen sollte, sondern auch darüber hinaus. Überhaupt: „Sprung über die Elbe“, Ersatzgebiet Moorburg, Moorburg ist Hafenerweiterungsgebiet und steht zur Verfügung. Ich meine, das ist ein Irrtum. Die Tatsache, dass wir Hafenerweiterungsgebiet sind, meine ich, rechtfertigt nicht den relativ ungehemmten Zugriff auf Moorburg. Die Bürger des Ortes haben jetzt seit mehreren Jahrzehnten daran gearbeitet, eine Zukunft zu bekommen, also wieder Teil der Stadtentwicklung zu werden. Von daher gehe ich mal davon aus, dass es für den Stadtentwicklungsausschuss auch nicht ganz uninteressant ist. Und wir hatten gehofft, aufgrund der Situation im Hafen, dass wir wieder Aufmerksamkeit bekommen von der Stadtentwicklung. Das ist leider, müssen wir so sehen, nicht der Fall. Ich kann nur darauf hinweisen, dass wir immer noch ein Stadtteil sind, dass es da Leute gibt, die Hoffnung haben und die an dieser Hoffnung arbeiten. Und wir hoffen auch, dass eventuell mal die Stadtentwicklung, das war auch natürlich unsere Hoffnung, uns mal wieder wahrnimmt als interessantes Entwicklungsgebiet und als Wohnort, der durchaus eine reelle Chance hat auf eine Zukunft eben nicht als Hafenerweiterungsgebiet, sondern als sehr attraktiver Wohnort. – Ich danke Ihnen.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Böhrnsen, dann hat jetzt Herr Weinreich und danach Frau Weinreich das Wort. Werner Weinreich.

Herr Weinreich: Es geht um die Hafenuerspanne. Zunächst mal, gegen die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße, glaube ich, kann man wohl nichts mehr machen. Wenn man sieht an der Kornweide, was da gebaut wird, dann ist das beschlossene Sache. So weit, so gut. Was unbedingt verbessert werden muss, ist der Lärmschutz an der Eisenbahn. Ein Vorredner hat vorhin hier berichtet, wie unerträglich es an der Kleinen Kornweide ist. Wenn man die Reichsstraße verlegt, dann müsste unbedingt ein Lärmschutz für die Eisenbahn deutlich verbessert werden. Wenn man über die Fußgängerbrücke geht zum Kleinen Kuckucksbrack und wenn man da noch eine Viertelstunde steht, dann wird man feststellen, wie unerträglich laut die S-Bahn ist. Und die fährt alle zwei, drei Minuten im Fünf-Minuten-Takt von Harburg nach Hamburg, von Hamburg nach Harburg. Und wenn man die Reichsstraße an die Bahn verlegt, dann muss der Lärmschutz für die Eisenbahn so sein, als wenn er auch für die Autobahn wäre, Entschuldigung, die Autobahn wollen wir nicht, wir wollen praktisch die Stadtstraße, ja. Das ist das Wichtigste. Wir brauchen nicht von beiden Seiten einen Lärmschutz für die Straße, sondern wir müssen einen Lärmschutz an der Seite der Eisenbahn haben und auf der andern Seite für die Straße. Das ist das eine.

Dann zum Zweiten. Meines Erachtens ist der Ausbau der Kleinen Kornweide in der jetzt bestehenden geplanten Form nicht erforderlich. Wenn die Kornweide ausgebaut wird, dann kommt immer mehr Verkehr nach Wilhelmsburg. Die umliegenden Straßen um Wilhelmsburg herum, die müssen ausgebaut werden. Ich fahre häufig von Wilhelmsburg nach Harburg, dann fahre ich Neuland herunter. Und diese Straße von Neuland, oder die Kreuzung Neuländer Straße/Hannoversche Straße, unter der Eisenbahn hindurch, ist täglich verstopft. Da muss unbedingt was geschehen. Wenn diese Kreuzung besser ausgebaut ist, dann würde auch weniger Verkehr wahrscheinlich nach Wilhelmsburg kommen.

Dann der Freihafen, der fällt ja, 2011 soll das also kein Freihafen mehr sein. Das bedeutet, dass dann die Versmannstraße und auch der Veddel Damm vierspurig ausgebaut werden müssten, dass der Verkehr aus der HafenCity und aus dem Hafen heraus direkt bei der Veddel auf die A 1 geführt wird. Die brauchen nicht durch Wilhelmsburg über die Reichsstraße fahren oder über Neuhäuser Damm, ja. Alles das, was um Wilhelmsburg herum ist, müsste um Wilhelmsburg herum abgeleitet werden. Wie gesagt, dazu gehört, dass man den Peuteplatz Veddel, wenn er nicht mehr da ist, vernünftig als Ein- und Ausfahrt für den Hafbereich ausbaut. Dann hier wurde gesagt, hier der Vorredner, der kämpft für Moorburg. In Moorburg wohnen 700 Bürger, in Wilhelmsburg, ein Stadtteil von 50 000 Bürgern. Jetzt muss man mal die Verhältnismäßigkeit sehen. Ich meine, Wilhelmsburg hat ein größeres Recht, fortzubestehen in der jetzigen Form als Moorburg. Und da möchte ich mal einen Artikel ...

(Buhrufe)

Ja, darauf habe ich gewartet. Jetzt möchte ich mal einen Artikel, oder eine Leserzuschrift, aus dem Hamburger Abendblatt vorlesen vom 9.03.2009. Da schreibt ein Herr Professor Rolf Biallas in der Form, dass wir die Hafenuerspange über die Kornweide nicht in der jetzigen geplanten Form benötigen, sondern er schlägt vor, die Hafenuerspange von Moorburg nach Harburg zu führen und führt wie folgt aus: „Diese Verbindung könnte südlich des Harburger Seehafens verlaufen und würde weder eine Brücke über den Köhlbrand noch über die Süderelbe erfordern.“ Das ist vielleicht eine Alternative, die man auch mal in Erwägung ziehen müsste. Das würde natürlich bedeuten, dass Moorburg in Mitleidenschaft gezogen wird. Und das passt genau dazu, was der SPD-Experte beziehungsweise Bürgerschaftsabgeordnete Andy Grote gesagt hat im Zusammenhang mit dem Kleinen Grasbrook. Der hat gesagt, der Kleine Grasbrook wird wahrscheinlich Wohngebiet oder Bürogebiet oder die Uni will dahin. Er sagt, wenn der Kleine Grasbrook benötigt wird, dann – kleinen Moment, ich will das wörtlich zitieren – „und dies würde im Zweifelsfall bedeuten, dass die Hafenerweiterung in Moorburg realisiert werden muss“. Und das ist meines Erachtens unerlässlich. Wenn Sie jetzt durch Wilhelmsburg gehen und feststellen, wie viel leere Container jetzt hier gestapelt werden, einfach weil sie nicht in der Schifffahrt benötigt werden, dann stellen Sie fest, dass Wilhelmsburg immer mehr Industriegebiet wird. Die Otto-Brenner-Straße bei Kirchdorf-Süd, die wird mittlerweile zum Hauptabstellplatz für Lkws beziehungsweise Transportanhänger für Container, ja. Und deshalb muss eventuell ein neues Gebiet gesucht werden, wo Gewerbe angesiedelt wird, und nicht hier in Wilhelmsburg. – Danke.

(etwas Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Weinreich. Dann hat jetzt Frau Weinreich das Wort.

Frau Weinreich: Also, ich möchte mal sagen, jahrelang hab ich gehört, die Wilhelmsburger möchten gern, dass die Reichsstraße an die Bahn gelegt wird. Das war jahrelang eine Forderung. Jetzt haben wir die Chance, und jetzt sind alle dagegen! Ich verstehe das gar nicht. Das ist doch viel besser! Wir sind eben über die Reichsstraße gefahren. Die ist so schmal, das sind nur zwei Spuren.

(Unruhe)

Wenn Sie da eine Panne haben, Sie können gar nicht ausweichen, Sie müssen da bleiben, Sie können nicht mal Ihr Warndreieck da hinstellen, dann werden Sie nämlich schon von dem Nächsten angefahren. Also das ist richtig gefährlich! Die Reichsstraße müsste auf jeden Fall verbreitert werden. Und wenn man das nun macht, dann kann man das doch auch gleich richtig machen und an die Bahn legen, das ist denn eine Sache.

(Unruhe)

Also, ich finde das ist eine viel bessere Sache, als wenn man jetzt die Reichsstraße verbreitert. Es ist doch, also ich finde, das ist Unsinn, die Reichsstraße jetzt zu verbreitern und da, wo es möglich ist, das lässt man. Und es war jahrelang die Forderung! Das verstehe ich überhaupt nicht. Der Verkehr ist ja da! Man kann den Verkehr nicht einfach wegdiskutieren! Es ist eben da! Jeder will ein Auto haben, aber keiner will eine Straße haben! Das gibt es doch gar nicht so was! Jeder will elektrisch haben, aber keiner will Moorburg haben! Ja, wollen wir denn ...

(Unruhe, Heiterkeit)

Ja, wollen wir denn mit der Kerze hier sitzen, oder wie? Ich meine, man muss ja nun auch ein bisschen rationell denken. Wenn wir Strom brauchen, muss er irgendwo produziert werden. Und wenn wir Autos haben wollen, müssen wir auch Straßen haben. Also, und dann geht es nur darum, wo machen wir die besten Straßen, und das, das muss eben rausgefunden werden. Nun bin ich noch dran. Wir wohnen in der Nähe von der Kleinen Kornweide, das muss ich auch noch mal sagen. Und darum bin ich natürlich nicht dafür, dass die Kornweide ausgebaut wird. Denn wir haben ja schon genug Lärm.

(Heiterkeit, Beifall)

Wir haben doch schon genug Lärm. Eines möchte ich auch noch mal sagen, also, Frau Senatorin Anja Hajduk hat uns letztes Mal versprochen, die Reichsstraße wird keine Autobahn. Und ich vertraue Ihnen da auch. Warum soll man nicht auch den Politikern mal vertrauen? Es heißen ja nicht alle Frau Ypsilanti.

(Heiterkeit)

Sie haben uns das versprochen, es ist eine reine Straße, die kriegt auch Lärmschutz, und ich vertraue Ihnen da. So, das ist erst mal meine Meinung.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Weinreich. Ich habe als Nächstes Frau Kewitz hier vor mir. Ich hab jetzt noch zehn Wortmeldungen. Wer also noch etwas Neues beitragen möchte, der sollte sich bitte jetzt noch vorne bei den Kolleginnen von der Bürgerschaftskanzlei melden. – Frau Kewitz, bitte.

Frau Kewitz: Ja, schönen guten Abend. Bei mir geht es ganz schnell. Ich hab an und für sich die Frage, warum ganz einfach ein Gesamtverkehrskonzept für Wilhelmsburg, warum das nicht geschaffen wird von Ihnen? Ist das zu schwer, oder woran liegt das? Ich weiß es nicht.

(Beifall)

Vielleicht ist es natürlich auch toll, uns zu verwirren, und für dumm werden wir auf der Insel ja schon Jahrzehnte gehalten, jedenfalls von Hamburg. Wie ich das erste Mal vom „Sprung über die Elbe“ gehört hab, da habe ich zu meinem Mann gesagt: Wer lässt sich gerne ungefragt bespringen?

(Heiterkeit, Beifall)

Das habe ich schon überall zum Besten gegeben, aber ja, das war so mein erster Gedanke. Und dann habe ich mir überlegt, was möchte Hamburg jetzt wieder von Wilhelmsburg? Was haben wir noch so Interessantes zu geben? Weil wir müssen nur geben, wenn Hamburg sich für uns interessiert. Oder wenn, dann kommt der ganze Müll. Das ist das Einzige. Und ich hör hier immer was von Vertrauen. Ich sag mal ganz einfach, Sie sollen auch mal jetzt in dem Superwahljahr drauf vertrauen, wenn Sie wiedergewählt werden wollen.

(Heiterheit)

Sie sind für *uns* da! – Schönen guten Abend.

(Beifall)

Vorsitzender: Ja, vielen Dank für die Ermahnungen. Jetzt hat Herr Lübke das Wort und danach Herr Linte – oder Lintel.

Herr Lübke: Können Sie mich so hören? – Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, liebe Senatorin, ich möchte noch mal auf ein kleines Problem hinweisen, was wir haben bei der Aufhebung des Hamburger Freihafens. Das bedeutet nämlich, dass die Sperrungen, die der Zoll im Augenblick vornimmt, an mindestens zwei Zollämtern aufgehoben werden. Und es ist bisher, meines Erachtens nach, noch überhaupt nicht besprochen worden und überhaupt nicht geklärt worden, was dann mit den angrenzenden Stadtteilen passiert. Wir haben hier auf der andern Seite die Entwicklung, dass der Containerterminal Tollerort ausgebaut wird, das ist ja nichts Schlechtes, und es soll ein Containerterminal im mittleren Freihafen gebaut werden. Da werden erhebliche Lkw-Verkehre produziert werden, und die Logistikinitiative Hamburg wünscht sich, den Lkw-Verkehr auch 24 Stunden am Tag abzufertigen. Das ist an sich nicht zu kritisieren, aber man muss sich eben fragen und man muss darauf vorbereitet sein, was passiert mit den angrenzenden Stadtteilen und wo wälzt sich der Verkehr dann durch? Führt er durch die Wohngebiete oder wird er an den Wohngebieten vorbeigeführt, und welcher Lärmschutz ist für die Bevölkerung notwendig?

Und bei dem Thema Lärmschutz will ich überleiten noch mal zur Bahn. Es ist mir absolut unverständlich, warum in der Versmannstraße an der Pfeilerbahn jetzt Geld bereitgestellt wird für Lärmschutz, obwohl dort noch niemand wohnt. In den Wohnstadtteilen, hier in Wilhelmsburg und auf der Veddel, da, wo ich wohne, da wird aber kein Geld für Lärmschutz investiert, aber da wohnen die Leute schon über hundert Jahre.

(Beifall)

Und das ist eine Sache, die ist, glaube ich, relativ leicht zu lösen. Man baut also erst den Lärmschutz da, wo die Menschen wohnen, und wenn endlich in der HafenCity was passiert und da gebaut wird, dann baut man da den Lärmschutz drei Jahre später, und dann ist er da auch notwendig. So, und also, wir begrüßen auch, das muss ich noch mal ausdrücklich sagen, möchte ich mich auch noch mal ausdrücklich bedanken bei Herrn Grote für seinen Einsatz für die Universität auf dem Kleinen Grasbrook. Also das ist ein Thema, das beschäftigt uns ja schon sehr lange. Wir haben beim „Sprung über die Elbe“ und bei dem großen Verkehrs ... Noch mal: Nicht im Verkehrskonzept natürlich, sondern 2003 haben wir die Entwurfswerkstatt „Sprung über die Elbe“ gehabt. Und da ist auch der Kleine Grasbrook großes Thema gewesen. Und ich erinnere mich mit Freude an die vielen Vorschläge, die es da gegeben hat. Und im Augenblick ist dort eben ein Industriegebiet, was uns belastet und was die anliegende Bevölkerung belastet. Und es wäre also für die Stadtteile von erheblichem Vorteil, wenn sich hier eine andere, eine städtebauliche Lösung ergeben würde.

Und zum Schluss möchte ich sagen, dass ich es für ganz besonders wichtig halte, dass es eine umfassende Verkehrslösung gibt. Das, was ich am Anfang geschildert habe, das bezieht sich auf unheimlich viele Themenfelder, die zusammenhängen. Und was wir eigentlich brauchen, ist eine Gesamtlösung. Und an dieser Lösung müssen alle beteiligt werden, da müssen nicht nur die Bürgerschaft beteiligt werden, das ist selbstverständlich, und die Behörden, internationaler Sachverstand, die Industrie und die Bevölkerung, die müssen da alle mitreden. Und die Interessenkonflikte müssen auf den Tisch gelegt werden, und dann muss ein umfassender Plan gemacht werden, was wir brauchen, wo wir die Straßen brauchen, wo wir den Lärmschutz brauchen und wie wir die Bevölkerung am besten schützen können und wie der Hafen trotzdem funktioniert. Und diese Konferenz auf die Reise zu bringen, das wäre eine Aufgabe der Bürgerschaft und von Ihnen. – Vielen Dank.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank. Herr Linte, Sie haben das Wort sofort, ich wollte nur aus Servicegründen zumindest noch darauf hinweisen, wer danach das Wort hat, das wäre dann nämlich Herr Köpke wieder.

Herr Linte: Ja, schönen guten Tag, Mathias Linte, ich schließe auch gleich an dem an, was Klaus gerade sagte. Also, vor sieben Jahren saßen ja viele von uns ja schon mal in diesem Raum, das war die Abschlusspräsentation der Zukunftskonferenz, als er das Weißbuch präsentierte. Und ich hatte damals die Freude, zusammen mit Frau Zahn die Arbeitsgruppe räumliches Gesamtkonzept zu leiten. Und im Rahmen dieser Arbeitsgruppe haben wir uns natürlich auch über den Kleinen Grasbrook Gedanken gemacht. Wir hatten bloß nicht so viel Courage, zu denken, also da würde der Hafen komplett verschwinden. Deswegen waren wir natürlich auch irgendwie hoch begeistert, als dann auch die sehr vielseitig zu diskutierenden Olympia-Planungen auf dem Tisch lagen, die da vorsahen, irgend so ein olympisches Dorf, Stadien und dergleichen. Nun, aus der Olympia-Bewerbung ist ja nichts geworden bekanntlicherweise, aber das war natürlich heute auch der Anlass unter anderem für den „Sprung über die Elbe“. Und Klaus hat das gerade erwähnt, die Entwurfswerkstatt, der „Sprung über die Elbe“, dann der 50-er- Schuppen, das war schon großartig, als die Planungen auf den Tisch gelegt wurden von den vielseitigen Stadt- und Landschaftplanern, von den Bürgerinnen und Bürgern, die daran beteiligt waren, was man aus dem Kleinen Grasbrook in der Tat machen kann. Gut, jetzt haben wir gerade die Diskussion, ob eine Verlagerung der Universität auf den Kleinen Grasbrook möglich ist, denkbar ist, finanzierbar ist und welche Auswirkungen das für die ganze Stadt hat. Mein Wunsch wäre nun, auch zu überlegen, ob man - ich glaub nicht, dass man der Stadt einen großen Gefallen tut, wenn die komplette Universität auf den Kleinen Grasbrook verlagert wird, sondern, ich glaube schon, dass auch es ein legitimes Recht gibt, dort, wo jetzt die Universität seit 100 Jahren gewachsen ist, dass da natürlich auch ein kräftiges Stück Universität bleibt, auch ein Stück Lebenskultur und Lebensfreude. Natürlich sollte auch dort auf dem Kleinen Grasbrook ein Wissensstandort sein, ein hochwertiger Hochschulstandort sein und vielleicht ein bisschen mehr als der jetzt vorgesehene Anteil von Wohngebäuden, könnte eben auch dazu beitragen, dass dieser Kleine Grasbrook jetzt, sagen wir mal, für die nächsten 20 Jahre perspektivisch eine sehr zivile Nutzung bekommt. Ob nun bereits ab 2028 dann der sämtliche Grasbrook, oder der komplette Grasbrook, zivil genutzt wird, und die Hafenvirtschaft dann sich zurückgezogen hat, bleibt dahingestellt. Ich kann mir gut vorstellen, dass es auch ein Miteinander geben kann. Nur, das große Problem ist natürlich die verkehrliche Anbindung. Und Klaus hat das auch gerade gesagt, also ich bin persönlich kein großer Freund der U 4, weil sie einfach arschteuer ist, und ich hätte mir ein anderes Verkehrssystem oberirdisch gewünscht und nicht so tief und teuer. Die Universität ist natürlich ein großer Magnet, und wenn da dann ein Wohngebiet mit zehn-, 15 000 Menschen hinkommt, brauchen die natürlich auch eine leistungsstarke Anbindung. Ich denke, auch der Ausschuss sollte sich zusammen mal mit dem Verkehrsausschuss und mit dem

Finanzausschuss und dergleichen, also die ganzen Behörden, die letztlich auch bei der ganzen Debatte um die Universitätverlagerung beteiligt sind, schon frühzeitig darüber Gedanken machen, wie eine leistungsstarke auch oberirdische Anbindung dieses Standortes möglich ist. Ob nun über Schnellbusse, die die einzelnen Uni-Standorte im 10-Minuten-Takt oder 5-Minuten-Takt miteinander verbinden oder dergleichen. Ich würde glauben, dass das auch den Investoren und auch den Entscheidungsträgern, die Sie natürlich hier sind, ein gewisses Stück an Mut bringen würde, die Entscheidung tatsächlich zu treffen, dort 2 Milliarden Euro zu investieren. – Danke sehr.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Linte.

(Mäßiger Beifall)

Herr Köpke und danach Frau Christen.

Herr Köpke: Ja, ich wollt noch mal darauf zurückkommen, dass große Teile der Elbinsel Hafengebiet ist. Und zurzeit findet ein, ich finde, Großangriff auf die restlichen Freiflächen im Hafen statt, am Reiherstieg, im Blumensandhafen, überall sollen jetzt die Flächen in Anspruch genommen werden. Zum Teil wird ausgeglichen, zum Teil nicht. Und den Part „nicht“ wird mein Verband noch richtig klären. Und dann, wenn ausgeglichen wird, erleben wir, dass der Ausgleich in Bergedorf erfolgen soll. Die Wilhelmsburger haben nichts zu verschenken! Hier gibt es genug Flächen, die aufwertungsfähig sind, wo man das machen kann. Es ist nicht nachzuvollziehen, dass das so immer wieder gemacht wird. Bezeichnend für mich ist, dass die CDU, wenn die Angaben stimmen, in Mitte dagegen gestimmt hat, als ein Antrag gekommen ist, Eingriffe in Wilhelmsburg auch in Wilhelmsburg auszugleichen. Da hat sich die CDU gegen ausgesprochen. Also, ich verstehe das nicht. Wir haben hier nichts zu verschenken, was soll das? Holen Sie das hierher, regeln Sie das. Hier in Wilhelmsburg ist ein großes Kapital noch die Natur, und das gilt es zu schützen und zu erhalten. – Danke.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Köpke, dann hat Frau Christen wieder das Wort. Ich bitte noch mal, sich zu überlegen, wer sich noch äußern möchte, weil ich dann auch nach der nächsten Rednerin und den dann mir noch vorliegenden Wortmeldungen die Liste schließen würde. Aber jetzt hat Frau Christen das Wort.

Frau Christen: Danke. Ich möchte anknüpfen an die Zauberworte integriertes Verkehrskonzept und soziales Kapital. Und natürlich im Blick darauf, dass, meiner Ansicht nach, es hier in Wilhelmsburg um wirklich große Dinge geht, die auch ein neues Denken erfordern, und dass es um eine wirklich große Chance geht. Sie haben jetzt hier als Anwohner nicht einfach nur irgendwelche Autobahngegner vor sich, ganz im Gegenteil, Sie haben hier Anwohner vor sich, die seit Jahren sich mit dem Thema auseinandersetzen, die würdigen, dass es sich in der Tat um ein sehr schwieriges Thema handelt, die auch durchaus würdigen, dass eine IBA im Zusammenhang, eine Stadt IBA im Zusammenhang mit dem Verkehrsthema eine ganz schwierige Aufgabe ist, die es gilt, zu lösen. Und diese Menschen, die haben beständig seit Jahrzehnten, insbesondere seit der Zukunftskonferenz, ihr soziales Kapital eingebracht. Das ist für eine Stadtgesellschaft im 21. Jahrhundert eine ganz wichtige Ressource, denn Sie brauchen die Bevölkerung in jedem Handlungsfeld, sei es, dass es um ältere Menschen geht oder weiß der Kuckuck, was nicht alles. So, wir sind bereit, da mitzumachen. Und wir sind hier an einem wirklich bedeutsamen Ort, also nicht nur für Deutschland, mit dem großen Hafen, mit diesen ganz schwierigen Themen und Konflikten, das ist so irre, so irre verdichtet, dass es auch eine Wahnsinnschance sein kann.

Das heißt im Umkehrschluss - ach so, und dieses integrierte Verkehrskonzept, das gibt es ja schon seit vielen Jahrzehnten nicht. Es gibt aber seit vielen Jahrzehnten offenbar einen verhärteten Konflikt, oder verhärtete Konkurrenzen, zwischen verschiedensten Behörden und verschiedensten Akteuren, was offensichtlich auch so verhärtet ist, das es letztlich auf dem Rücken der Anwohner ausgetragen wird. Angesichts der guten Möglichkeiten hier auf dieser Insel muss da irgendein Impuls aus der Stadtgesellschaft kommen. Und das erwarte ich auch von der Bürgerschaft, und das erwarte ich auch von Ihnen, dass Sie sich überlegen, wo es neue Handlungsoptionen gibt, wie man neu handeln kann und wie man auch den Bund in diese Debatte rund um das integrierte Verkehrskonzept neu einbinden kann. Also das muss ja möglich sein, dass man, wenn es eine IBA gibt und wenn hier eine Instandsetzungsmaßnahme möglich ist, und wenn es auch eine nationale Nachhaltigkeitsstrategie gibt, die auf Punkt 2 das Verkehrsthema hat, und wir hier so ein wichtiger Hafenstandort sind, da muss das auch möglich sein, einen minimalen neuen erweiternden Handlungsspielraum in den Verhandlungen mit dem Bund herbeizuführen, dass so ein Deal nicht einfach nach Dienst in dem Maße Dienst nach Vorschrift durchgeführt wird, sondern dass man das einbinden kann in diese eben übergeordneten Themen. Und ich glaube, dass man gerade, weil es so viele Probleme gibt, wenn man ein bisschen anders rangeht, denke ich, dass man in der Tat etwas ganz Großartiges hier schaffen kann. Aber das können wir alleine nicht leisten, und dafür können wir auch nicht dauernd demonstrieren gehen und unser Engagement an solche Dinge binden. Das bedarf auch der Unterstützung anderer Akteure in der Hamburger Stadtgesellschaft. Schließlich ist das auch Ihr Geld, das hier investiert wird. – Danke.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Christen. Als Nächstes hat Herr Michael Weinreich das Wort, und ich schließe dann auch die Annahme der Redezettel. Nach Herrn Weinreich ist Frau Bartels dran.

Herr Weinreich: Guten Tag, meine Damen und Herren, ich heiße Michael Weinreich, ich bin hier geboren und kenn den Stadtteil eben seit meiner Jugend. Und ich bin auch nach dem Studium wieder bewusst wieder nach Wilhelmsburg gezogen, obwohl ich die Probleme hier kenne. Und ich war sehr positiv überrascht, als dann die IBA kam, die IGA kam, ich dachte, es passiert was. Man hat uns auf die Liste genommen und versucht, hier wirklich was zu tun, weil wir haben viele strukturelle Probleme, und einige davon wurden angesprochen. Wir haben 30 Jahre völlig verfehlte Schulpolitik, dass viele hier nicht mehr auf staatliche Schulen ihre Kinder schicken wollen. Wenn Sie sich fragen, warum der Speckgürtel so groß ist in Niedersachsen, weil viele, die ich kenne, die Ingenieurstudiengänge haben, die hier gewohnt haben, diese haben gesagt, ich möchte hier nicht mehr weiter wohnen, weil das mir für meine Familie zu schade ist.

So, dann geht's aber weiter. Einige Probleme werden bleiben auch, weil das auch die IBA vielleicht nicht lösen kann oder will oder es auch Bundesprobleme sind. Wenn ich zum Beispiel die medizinische Versorgung sehe, wenn ich beim Kinderarzt im Winter, weil wir hier zu wenig haben, weil man in Wilhelmsburg kein Geld verdienen kann, dann muss ich mal mit meinem kranken Kind eben drei, vier Stunden warten. Das hat man in anderen Stadtteilen nicht. Das sind eben Probleme, wo man denn eben sagt, ziehe ich nach Eimsbüttel, wo eben ein Kinderarzt an den andern grenzt, oder nicht. Und wo man sagen kann, hier haben wir Probleme, hier muss viel getan werden. So. Warum geht man denn trotzdem mal hier wieder her als intelligenter Mensch, der sich vielleicht auch was anderes leisten könnte? Es gibt hier schöne Grünflächen, das hat Erholungscharakter hier. Man kann hier wirklich noch Natur sehen, man sieht hier Vögel, wir haben ein wunderschönes Naturschutzgebiet mit Heuckenlock, wir haben den ländlichen Charakter in Moorwerder. Hier sind Sie aber dabei, gerade die Axt dranzulegen. Wenn ich hier als Kirchdorfer in Zukunft in drei Richtungen von

meinem Haus eine Autobahn haben soll mit der Reichsstraße, mit der Kornweide, die eine Autobahn werden soll, und die A 1, die denn auch bleiben wird, die wahrscheinlich noch mehr Verkehr mehr haben wird, da muss ich sagen, hier fehlt mir jegliches Vertrauen, dass denn vielleicht ein bisschen Lärmschutz kommt oder so. Ich muss sagen, hier geht es daran, dass diesem Stadtteil die Zukunftsperspektiven für mich genommen werden dann.

(Beifall)

Wenn hier die Frage aufkam Vertrauen – wenn ich sehe, dass bis heute, denn die A 1 hat keinen Lärmschutz. Die Züge haben minimalen Lärmschutz, nachdem die Bürgerinitiative kam, dass die S-Bahn einen kleinen bekommen hat. Wir haben monate-, jahrelang mit dem Stau gelebt, der auf der A 1 war, weil in Moorburg die Ausfahrt Moorfleet ausgebaut wurde. Da ist auch nichts passiert, das hat sich über die Süderelbbrücken zurückgestaut, das war unglaublich, das war einfach komplett zu! Da ist auch nichts passiert! Ich glaub jetzt einfach nicht daran, dass plötzlich mit diesem Umbau, dass Sie das wirklich so verträglich machen, ich glaub einfach nur, mehr Straßen werden mehr Verkehr, mehr Lärm, mehr Belastung und einfach weniger Lebensqualität bringen. Und Sie sind dabei, den Süden Wilhelmsburgs, der noch sozial relativ kompakt ist und in Ordnung ist, den werden Sie damit kaputtmachen, ist meine Überzeugung.

(Beifall)

Ich hab mit vielen Leuten geredet, die hier wie ich seit Generationen in Wilhelmsburg sind und die sagen, das ist zu viel, unsere Leidensfähigkeit ist einfach überreizt und wir werden da uns überlegen, dass wir wegziehen wollen. Und das ist, was Sie damit machen. Und ich glaub, die einzige Perspektive, die dann noch bleibt, wenn Sie wirklich so viel Lärm und Dreck herbringen, stellen Sie beim Bund den Antrag, 50 Prozent der Lkw-Maut an uns Wilhelmsburger – dann sind wir wenigstens reich und nicht mehr arm. – Danke.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Weinreich. – Frau Bartels und danach Frau Hercher-Reis.

Frau Bartels: Ja, mein Name ist Corinna Bartels, ich bin auch hier in Wilhelmsburg geboren, lebe mit meiner Familie mit drei Kindern hier. Ich bin jetzt auch ein bisschen aufgeregt, aber mir ist es auch wichtig, das hier vorzubringen. Und zwar möchte ich einmal aufzeigen, dass selbst alteingesessene Familien und traditionelle Institutionen durch die geplante Südtrasse auch vor dem Aus stehen. Wenn von Wilhelmsburg berichtet wird, werden immer wieder bestimmte Bilder gezeigt: die Windmühle Johanna, Ortsamt Wilhelmsburg, vieles mehr, aber auch unter anderem die Pferdeweiden vor der Kulisse von Kirchhof-Süd. Auch hier werden wieder einmal die Gegensätze von Wilhelmsburg gezeigt. Und irgendwie wird auch mit diesen Pferdeweiden für ein lebenswertes Wilhelmsburg geworben.

So, ich bin eine geborene Busch, das heißt, meine Familie züchtet hier seit vier Generationen, seit 1895, Traberpferde. Das ist eine der ältesten Zuchtstätten in Norddeutschland, und die gibt es tatsächlich noch in Wilhelmsburg. Schon jetzt ist es mit einem großen Zeitaufwand verbunden und auch mit großen Gefahren für die Tiere, über die Kornweide zu den Weiden am Stübenhofer Weg zu gelangen. Wenn die Südtrasse dort gebaut wird, steht auch dieser traditionelle Betrieb vor dem Aus. Und so verschwindet ein weiteres, ich will es einmal so nennen, ein weiteres Wahrzeichen aus Wilhelmsburg. Stattdessen wird dort eine 30 Meter breite Autobahn zu bewundern sein.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Bartels. Frau Hercher-Reis und danach wieder Herr von Prondzinski.

Frau Hercher-Reis: Ja, Wilhelmsburg profitiert im Moment von der Wirtschaftskrise, und zwar einfach deswegen, weil wir weniger Lkws haben. Wenn Sie sich die Wilhelmsburger Mitte, hier Jaffestraße und verschiedene andere Geschichten angucken, dann sehen Sie Containergebirge. Diese Container müssen irgendwie hierher geschafft werden und auch wieder weggeschafft werden. Das heißt, ganz ganz viel Lkw-Verkehr und nicht nur Container-Verkehr, sondern auch andere Zulieferbetriebe und so weiter und so fort. Und es geht hier nicht nur um Lärmbelastung, die wir dann eventuell durch die neue oder Nicht-Autobahn, Sie sagen ja, es wird keine Autobahn, Nicht-Autobahn bekommen, sondern es gibt auch andere Immissionen, es gibt Feinstaub, es gibt CO₂-Belastung, die dann zusätzlich zu dem wunderbaren Kohlekraftwerk in Moorburg dazukommen.

(Beifall)

Und das sind doch auch wichtige Belastungen, die man mal ins Auge fassen müsste. Also ich fordere hier ganz einfach ein Verkehrskonzept, und zwar auch unter Berücksichtigung, dass man Gewerbebetriebe, zum Beispiel Containerreparaturbetriebe, nicht in der Mitte von Wilhelmsburg ansiedeln kann, weil, wenn Sie hier teilweise die Dratelnstraße runterfahren wollen mittags oder nachmittags, dann kommen Sie da nicht längs, weil da stehen Lkws mit Containern in Schlangen, und das kann so nicht gehen. Also muss man hier gucken, in solche Geschichten, ins Verkehrskonzept eben auch einzubeziehen, welche Gewerbebetriebe man dann in Wilhelmsburg wirklich ansiedeln kann. Und das wäre eine Forderung, die da eben auch mit rein muss. Und deswegen, wir müssen dieses Verkehrskonzept hier in Wilhelmsburg haben, anders geht es überhaupt nicht, sonst plant eine Hand immer was anderes, das muss auch zusammenlaufen mit der HPA. Ich hab nicht das Gefühl, dass die BSU und die HPA besonders gut zusammenarbeiten.

(Beifall)

Vorsitzender: Herr von Prondzinski und danach Herr Schäfer.

Herr von Prondzinski: Ja, zu einem Stichwort von Renate kann ich auch gleich noch was sagen. Lustigerweise wurde ja am Anfang als IBA-Projekt eine Containerklopperei ganz direkt an unserem Krankenhaus angesiedelt. Im Nachhinein war das dann plötzlich kein IBA-Projekt mehr, und dann waren es ja die Planungsfehler von anderen. Also ich bin da immer wieder fassungslos darüber, dass also da unter offenem Himmel neben den Wohngebieten, neben dem Krankenhaus Container ausgebeult werden.

Das wollte ich gar nicht sagen, sondern ich hab ja gelernt, dass wir mit den Senatsmitgliedern hier nicht direkt sprechen sollen, also muss ich den Ausschuss hier aufklären, was beim letzten Besuch der Senatorin passiert ist. Da hat sie nämlich gesagt, dass die verlegte Reichsstraße niemals als Autobahn geplant worden sei oder niemals so gedacht worden wäre. Nun war es aber so, dass aus ihrer eigenen Behörde die DEGES beauftragt wurde, eben genau diese Verlegung der Reichsstraße als Autobahn zu planen. Das ist beim Scoping-Termin von den Behördenvertretern so dargestellt worden, und zwar als alternativlos. Da frage ich mich natürlich, ob denn die Senatorin nicht weiß, was in ihrem Amt passiert, oder ob sie locker hier andere Dinge erzählt als das, was tatsächlich passiert ist.

Das Thema Klimahäuser am Haulander Weg finde ich ganz lustig. Da sollten ja auf der grünen Wiese neue Einzelhäuser gebaut werden. Dieses Projekt ist ja nun gestorben, nachdem man direkt daneben eine neue Autobahn sich ausgedacht hat. Finde ich gut, dass solche Nachhaltigkeitsziele plötzlich in die Planung Einzug nehmen, nämlich dass man nicht ständig auf der grünen Wiese baut und nicht ständig neue Flächen verbraucht. Wobei, um die IBA dann an diese Ziele heranzuführen, ich weiß nicht, ob es notwendig war, dann unbedingt jetzt gleich eine Autobahn dahinzusetzen.

Nächstes Thema: Wilhelmsburg generell ist untermotorisiert. Wilhelmsburg hat eigentlich in sich gar kein Verkehrsproblem, sondern es sind die Transitverkehre, und damit die Elbquerung, und natürlich ist es die Verkehrsquelle, die Güterverkehrsquelle Hafen, die Wilhelmsburg belastet. Und wenn schon mal so Defizite da sind, da hat die IBA ja auch gelernt und macht da manchmal auch Tugenden draus. Das sehen wir am Weltquartier, da war ja das Problem, oder vermeintliche Problem, die geringe Deutschheit der Leute, die da wohnen. Und siehe da, man macht ein internationales Weltquartier daraus. Ich würde mir wünschen, dass die bestehende Untermotorisiertheit Wilhelmsburgs auch zur Tugend erhoben werden würde und dass man daraus was macht. Dass man also Wilhelmsburg umweltfreundlich verkehrlich entwickelt, dass man also das Fahrradfahren mit der Brücke zum Beispiel zum Elbe-Radweg über die Norderelbe - da gibt es ja sehr viele Möglichkeiten, wie man nachhaltig Verkehr entwickeln kann in diesem Stadtteil. Da sehe ich bei den IBA-Planungen leider gar nichts. Grundsätzlich, natürlich will ich das auch noch mal unterstreichen, dass es also dringend eines integrierten Verkehrsplanungskongresses bedarf, der nach meiner Vorstellung dann heißen würde "Hafenlogistik und Verkehr im Lebensraum Stadt", um diese ganzen verschiedenen Dinge wirklich „nachhaltig“, um dieses doofe Wort noch mal zu sagen, miteinander irgendwie, ja, in Kontakt und miteinander möglich macht. – Danke.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank. – Herr Schäfer und dann Frau Schors.

Herr Schäfer: Schönen guten Abend, meine Damen und Herren. Ich hab zwei Punkte, die ich meine noch nicht angesprochen worden zu sein. Haben Sie sich mal vorgestellt, was das bedeutet, wenn eine Straße durch Wilhelmsburg führt mit sechs Meter hohen Lärmschutzwänden? Diese sechs Meter sind mindestens zwei Meter höher als die Mauer in Berlin war! Können Sie sich das vorstellen, rechts und links einer Straße sechs Meter hohe Wände? Und können Sie sich vorstellen, was passiert, wenn die Eisenbahn keinen Lärmschutz macht und man diesen Lärmschutz nicht aus Mitteln des Bundes so finanziert? Wenn der Straßenbau stattfindet, dann wird nämlich der Schall von dieser sechs Meter hohen Lärmschutzwand auf der Ostseite auch noch zurückgeworfen ins Bahnhofsviertel! Wir haben heute eine Lärmbelastung, die liegt in Phasen bis zu 70 dBA und dann bekommen wir noch zusätzlich die Reflexion und das, was trotz der sechs Meter hohen Lärmschutzwände über diese Lärmschutzwände hinübergeht.

Das Zweite ist: Wie wollen Sie denn auf der Seite der Eisenbahn Lärmschutz machen? Da bleibt nur, und das ist mein Empfinden, ein Lärmschutz, der passiv ist. Das heißt, macht keine Fenster auf, ihr kriegt Lärmschutzfenster und die werden gut durchlüftet. Danke schön, das brauchen wir in Wilhelmsburg! Weil in Wilhelmsburg haben wir das Problem gehabt durch die Fehlbelegungsabgabe, dass sowieso schon viele Mittel minderer Einkommen abgewandert sind. Jetzt kommt der Lärm und dann glauben Sie, dass für alles wurde was getan, für die Verbesserung der Struktur, der Bevölkerung in Wilhelmsburg. Und diese Menschen, glauben Sie wirklich im Ernst, dass diese Menschen dann hier in Wilhelmsburg bleiben? Und dass die das aushalten, Tag für Tag? Ich glaube es nicht!

Hier wurde angesprochen, dass die Wilhelmsburger die Verlegung der Reichsstraße wollten. Das bedeutet aber nicht, dass die Wilhelmsburger, als sie von der Verlegung der Reichsstraße sprachen, von einer 28 Meter breiten autobahnähnlichen Trasse sprachen, sondern die Wilhelmsburger haben immer noch die Idee gehabt, die erste Idee der Wilhelmsburger war, die Reichsstraße auf die untere Ebene zu legen und als Stadtstraße fungieren zu lassen, die *heutige* Reichsstraße. Und dann kam man auf die Idee, dass man sie vielleicht an die Eisenbahn verlegen könnte, aber bitte *auch* als Stadtstraße mit 50 oder 60 Stundenkilometern Geschwindigkeitsbeschränkung! Und dann zieht man nicht so viel Verkehr an und dann braucht man auch vielleicht nicht ganz so viel Lärmschutz.

Und dann möchte ich Ihnen noch etwas sagen: Ich hoffe, ich hoffe, Sie erinnern alle dieses Buch. Dieses Buch ist immer noch im Internet erhältlich. Es ist das Weißbuch der Zukunftskonferenz von Wilhelmsburg. In diesem Buch stehen eine ganze Menge Sachen, unter anderem auf Seite 55 auch die Lärmbelastung heute in Wilhelmsburg auf der Reichsstraße und in der Eisenbahn. Es steht auch auf der Seite 27 etwas über ein Verkehrskonzept. Es steht eine ganze Menge drin, was Wilhelmsburger gerne möchten. Da haben Wilhelmsburger lange dran gearbeitet, das wurde heute Abend hier schon oft gesagt. Bitte schauen Sie sich dieses Buch noch mal an, gucken Sie noch mal rein, was die Wilhelmsburger wollten! Und diskutieren Sie mit uns, nehmen Sie uns mit, nehmen Sie uns mit in Ihre Planung!

Und dann habe ich noch etwas, was mich immer wieder stört: Wir kriegen in Wilhelmsburg, und das ist auch wieder mit dem „Sprung über die Elbe“ passiert, wir kriegen in Wilhelmsburg immer wunderschöne Visionen, wunderschöne Visionen, was alles sein könnte. Was dann nun wirklich realisiert wird, sind meist negative Sachen, die für die Bevölkerung in Wilhelmsburg negativ sind. – Danke schön.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank. – Frau Schors und danach Herr Kleim, bitte.

Frau Schors: Ja, meine Damen und Herren, in Wilhelmsburg ist das Lebensgefühl ungefähr so wie bei einem Konjunkturmodell, mal geht es rauf, mal wieder runter, und das wechselt sich. Drei große Krisen hatten wir: 1962 die Flut. Ergebnis: Die Menschen saßen auf gepackten Koffern. 1983, 1984 die nächste große Krise: Giftmülldeponie Georgswerder. Und die Menschen saßen auf gepackten Koffern und zogen weg. Jetzt 2008, 2009 haben wir die dritte Krise, nämlich die Verkehrsplanung. Und die Menschen sitzen wieder auf gepackten Koffern. Ich kann Ihnen mindestens 100 nennen, die dabei sind, sich etwas anderes zu suchen, von der schönen Elbinsel Wilhelmsburg wegzuziehen. So, das kann ja kein Modell der Zukunft sein! Im Grunde sind die Verkehrsplanung, wenn Sie die mal prüfen oder den gleichen Maßstab ansetzen, wie die IBA bei den IBA-Projekten, nämlich die Erfüllung von sieben Exzellenzkriterien, wenn Sie die bei den Verkehrsplanungen übertragen würden, dann kämen Sie nämlich auf ganz andere Modelle. Die Exzellenzkriterien der IBA sind nämlich zum Beispiel Nachhaltigkeit, Klimaschutz, dann Innovation, positive Auswirkung aufs Umfeld und und und. Was ist an so einer neuen Autobahn oder autobahnähnlichen neuen Bundesstraße, bitteschön, innovativ, nachhaltig, positiv für den Stadtteil? Was ist daran neu, herzeigbar? Und das im Rahmen der IBA und IGS 2013. Das kann es nicht sein!

Dann fehlt es an vertrauensbildenden Maßnahmen. Wenn uns hier erzählt wird, der Lärm, der wiegt sich so ein bisschen auf, da haben wir ja schon den Eisenbahnlärm, dann noch den Autobahnlärm, das kann man nicht verdoppeln. Nein, das ist ganz anders. Es stimmt nämlich nicht, weil es zwei verschiedene Lärmquellen sind, dann verhalten die sich nicht kohärent zueinander. Das heißt, wir haben mit durchaus mit mehr Lärm zu rechnen.

Das ist aber nicht alles. Die neue Bundesstraße oder Autobahn soll näher an die Wohngebiete. Wir haben ja nicht nur mit Lärmbelastung dann zu tun, sondern auch noch mit mehr Immission – Immissionen, die uns auch in der Wohnqualität und in unserer Gesundheit beeinträchtigen. Also nicht nur Moorburg wird uns belasten, sondern auch eben die Abgase Blei und die ganzen Schwermetalle. Das kann es auch nicht sein! Hamburg kann es sich nicht leisten, mitten durch eine Stadt, und das ist mitten durch eine Stadt, 400 Meter weiter vom jetzigen Standort eine Bundesstraße oder Autobahn zu leiten. Überall gibt es Städte, wo es Ringmodelle gibt, ersten Ring, zweiten, dritten Ring. Das kann nicht die Lösung sein, damit blamiert sich Hamburg überall. Weil das ist jetzt ein neues Konzept oder eine große Maßnahme, wo auch wirklich ganz Deutschland und Europa hingucken wird! Das ist keine Stadt von Welt und nicht das Tor zur Welt, das kann es nun wirklich nicht sein! Bitte, versuchen Sie, Vertrauen zu gewinnen und sich andere Lösungen in Form einer Ringlösung oder anderen Lösung vorzustellen, laden Sie Experten ein! Und wir fordern wirklich eine internationale Verkehrskonferenz mit den Bürgern gemeinsam. Und wir schaffen Vertrauen. Wir sind sicherlich auch, wie in der Vergangenheit, gewillt, sachlich und positiv daran mitzuarbeiten. Aber das wäre schön, wenn Sie uns das in kürzester Zeit mal zusagen würden. – Danke schön.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank. Jetzt hat Herr Kleim das Wort und danach Frau Amelingmeyer.

Herr Kleim: Guten Abend, Kleim ist mein Name und ich möchte gerne Ihren Blick schärfen für die Menschen, die östlich der Bahn leben. Denn wie wir mit den neuen Planungen nun festgestellt haben, ist Wilhelmsburg anscheinend eine große graublau Fläche, die frei ist, Transitverkehrsströme drüber-, drunter- und durchzuführen, und zwar gleich in dreierlei Weise. Wir, das heißt meine Frau und ich, wir haben Anfang 2000 den „Sprung über die Elbe“ von Winterhude in die Siebenbrüderweide gewagt und haben uns sehr gefreut, weil es ein sehr stadtnahes Quartier ist, weil es sehr grün ist und weil wir wirklich Gefallen gefunden haben, dort zu wohnen. Durch die Genehmigung des Kohlekraftwerks haben wir uns natürlich beeinträchtigt gefühlt, und wir sind auch wirklich unsicher, wie wir mit dem zu erwartenden Feinstaub umgehen wollen. Die weitergehenden Planungen, die jetzt veröffentlicht worden sind, das heißt also die Querspange und die verlegte Reichsstraße, machen uns das Leben an der Stelle nicht leichter. Wir erwarten natürlich erheblich mehr Feinstaub, wir erwarten erheblich mehr Lärm, und wir haben schlicht und ergreifend eine glatte Fehlentscheidung getroffen, weil wir aus Winterhude hier nach Wilhelmsburg gezogen sind. Und jetzt ist die Frau Senatorin ja nicht da, ich hab mich sehr gewundert – oder was heißt, sehr gewundert, ich war sehr erstaunt und berührt, als ich den Artikel in der „Welt“ gelesen hab, in der die Frau Senatorin vorgestellt worden ist, wie nett sie über den Mühlenkamp geht und welchen netten Italiener sie hat et cetera, et cetera. Da habe ich auch mal gewohnt! Ich hab aber einen Fehler gemacht, ich hab gekauft. Das heißt, ich kann nicht mehr weg! Ich kann hier nur sitzen und gucken, dass ich das Beste draus mache. Und ich möchte gern Ihren Blick dafür schärfen: Wie würden Sie mit dieser Situation umgehen?

Dann möchte ich noch mal ganz konkret was zu der Hafenuerspange sagen: Ich kann nicht verstehen, warum eine Autobahn als Transitweg im Fernstraßenprogramm geplant wird, die eine effektive Kilometerersparnis von 15 Kilometern bringt. Ich habe es selber abgefahren. Die A 1 und die A 7 sind verbunden. Natürlich nicht auf dem Plakat von Frau Hajduk, denn dort ist der Fokus auf Wilhelmsburg gerichtet. Wenn ich aber etwas zurückzooome, dann sehe ich, es gibt eine Verbindung. Und diese Verbindung ist gerade einmal 15 Kilometer länger! Was macht es im Fernstraßenverkehrssystem aus, wenn ich von Amsterdam nach Lübeck fahre, ob ich 15 Kilometer mehr fahre oder nicht? Das kann ich nicht verstehen. Und die verlegte Reichsstraße – da muss ich ganz ehrlich sagen, fehlen mir einfach die Worte. Ich wünsche Ihnen einen schönen Abend.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Kleim. Jetzt kommt Frau Amelingmeyer und danach dann noch Herr Stichnoth.

Frau Amelingmeyer: Ich möchte nur ganz kurz noch meinen Vorredner ergänzen. Ich finde, diese Gläubigkeit an eine Hafenuerspange, die hier vorherrscht, in dieser Stadt, die würde ich doch sehr in Zweifel ziehen – und das durch diese Elbinsel im Norden, in der Mitte, im Süden und wer weiß, welche Lösung es noch gibt? Was ich eigentlich sagen wollte, liebe Mitglieder des Stadtentwicklungsausschusses der Hamburgischen Bürgerschaft, ich möchte Sie bitten, sich mit dafür einzusetzen, dass wir hier im Stadtteil eine Verkehrskonferenz bekommen, das heißt also, einen Antrag zu verabschieden für eine Verkehrskonferenz. Rot-Grün hat in Hamburg-Mitte einen Antrag beschlossen mit interfraktioneller Zustimmung. Ebenso hat das IBA-Beteiligungsgremium einen Antrag beschlossen, hier ein IBA-Verkehrslabor beziehungsweise eine Verkehrskonferenz durchzuführen. Das ist das eine, worum ich Sie bitten möchte.

Das Zweite ist, ich möchte zu bedenken geben, gerade Ihnen, dass wir Wilhelmsburger sicherlich nur aktiv bei dieser Verkehrskonferenz mitmachen werden, wenn alles noch mal auf null geht. Das heißt, wenn hier noch mal überdacht wird, wie die Reichsstraße verlegt wird und wenn auch die südliche Hafenuerspange noch einmal zur Disposition steht. Wenn das nicht passiert, ist das aus meiner Sicht ein Feigenblatt. Ich werde mich dann an dieser Verkehrskonferenz nicht beteiligen. Und ich glaube, dass das viele andere hier im Stadtteil genauso sehen.

(Beifall)

Vorsitzender: So, vielen Dank. Als Letzter hat jetzt Herr Stichnoth das Wort. Und danach sind dann die Abgeordneten dran. Herr Stichnoth, bitte.

Herr Stichnoth: Ja, guten Abend. Mein Name ist Uwe Stichnoth, ich habe vor drei Jahren den „Sprung über die Elbe“ gewagt. Ich wollte erst mal ein paar Sachen allgemein zur Infrastruktur sagen. Erst mal sehe ich das wie Herr Humburg, dass wir dringend einen vernünftigen Radweg zum alten Elbtunnel brauchen und auch ebenfalls dringend einen Radweg unter der Norderelb-Autobahnbrücke. Aber wenn solche Radwege geplant werden, bitte keine linksseitigen Radwege, weil die werden irgendwann mal mein Tod sein.

Ja, das Zweite ist Thema U-Bahn. Auf „Hamburg 1“ konnte ich eine Diskussion verfolgen, wo gesagt wurde, da soll eine Uni in die HafenCity und es sollen da nicht so viele Wohnungen entstehen, sondern ganz viel Arbeitsplätze, Büroräume. Und wo sollen die ganzen Leute dann wohnen? Dann kam man auf die Idee, ja, in Wilhelmsburg. Aber auf die Frage hin, was denn mit der Verlängerung der U-Bahn ist nach Wilhelmsburg, hieß es dann, ja, wir wissen noch nicht, was mit den Flächen ist. Das wird jetzt erst mal auf die lange Bank geschoben. Also, das kann wirklich nicht sein, dass hier wirklich die Möglichkeit verschenkt wird, wirklich Verkehr zu vermeiden. Ja, das zu dem Thema.

Ja, dann noch mal Thema Reichsstraße. Es wurde behauptet, wir brauchen eine neue Reichsstraße, weil die alte viel zu schmal ist. Die Breite der Straße ist immer eine Funktion der Geschwindigkeit. Und da gibt's eine ganz einfache Methode, um die gefühlte Breite um mindestens einen Meter zu erhöhen, das wäre, zum Beispiel, eine Zonenkontrolle einzurichten, das heißt, zu gucken, wie lange brauchen die Autos für die gesamte Strecke,

und dann die Durchschnittsgeschwindigkeit zu errechnen. Und das würde jeden Autofahrer zwingen, sich an die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu halten.

Ja, und das letzte Thema ist noch mal der Lärm. Es wurde ja von der EU gesagt, es sollen Lärmkarten erstellt werden. Dass ist sicherlich kein Zufall, dass die für Eisenbahn und Autoverkehr getrennt erstellt werden. Da ist nämlich Lärm nicht gleich Lärm, und es werden hier Lärmkarten beauftragt und präsentiert, wo wirklich Äpfel und Birnen zusammengerechnet werden, nämlich Autobahn, Autoverkehr und Eisenbahn. Und ich möchte eigentlich solche Lärmkarten nicht mehr sehen, weil es ist wirklich eine Verarschung. Und genauso werden Lärmkarten präsentiert, wo nur der Ausgangszustand ist, und dann wird offener Asphalt eingesetzt, nach einigen Jahren setzen sich dann diese Poren in dem Asphalt zu und dann ist die Lärmdämpfungswirkung von diesem Asphalt dahin. Und dann möchte ich auch gerne mal Lärmkarten sehen, wie das nach fünf oder zehn Jahren aussieht dann. – Danke schön.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Stichnoth. Nach schätzungsweise 35 Beiträgen aus dem Publikum haben jetzt die Mitglieder des Ausschusses die Gelegenheit, das Wort zu ergreifen. Zunächst hat sich Herr Grote gemeldet.

Abg. Andy Grote: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich möchte als Erstes mal für die SPD-Fraktion mich bei allen Ihnen bedanken, die Sie heute hierhergekommen sind und die Gelegenheit hier wahrgenommen haben, uns Ihre Beiträge, Ihre Position, Ihre Anmerkungen mit auf den Weg zu geben. Ich glaube, dass das eine außerordentliche wertvolle Veranstaltung war und ich bin sehr froh, dass wir das durchgeführt haben heute hier. Wir haben das als SPD in der letzten Sitzung hier initiiert wie die vorangegangene öffentliche Sitzung in Wilhelmsburg auch schon, und ich denke, dass es gut ist. Und das ist ja heute auch mehrfach bestätigt worden, dass der Bürgerschaftsausschuss dann auch über diese Themen vor Ort berät, öffentlich berät und auch Sie dazu anhört. Und zahlreiche Beiträge haben, denke ich, auch gezeigt, dass es hier sehr viel Expertise und sehr viel über Jahre aufgebautes Know-how gibt, das es auch wert ist, hier gehört zu werden und einzufließen. Und dies ist die einzige Gelegenheit, bei der die Meinungen der Bürger unmittelbar Einfluss finden, über das Wortprotokoll, über den Ausschussbericht in das parlamentarische Verfahren. Insofern ist alles sozusagen, was heute hier gesagt wurde, Teil der parlamentarischen Beratung über diese Projekte, über die IBA, über diese Drucksache, und das halte ich für außerordentlich wichtig. Und ich denke, dass auch die Fraktionen von CDU und GAL, die das letzte Mal diese Anhörung noch als überflüssig angesehen haben, vielleicht heute ihre Meinungen auch korrigieren konnten.

Es sind eine Reihe sehr wichtiger Punkte angesprochen worden. Ich könnte jetzt sehr sehr vieles ansprechen, ich will das nur ganz ganz kurz machen. Ich habe mitgenommen, dass IBA und IGS, insbesondere IBA von der Grundintention her und vor allen Dingen von der ursprünglichen Intension her, auf Zustimmung stößt, dass es aber viele Bedenken gibt hinsichtlich einzelner Fragen der Umsetzung, und dass es insbesondere die Haltung gibt, dass das alles wenig wert ist, wenn an anderen entscheidenden Fragestellungen sozusagen in die andere Richtung kontraproduktive Entscheidungen getroffen werden und es Fehlentwicklungen gibt. Dazu sind zu vielen Einzelaspekten, glaube ich, wichtige Anregungen benannt worden. Ich sag mal, Stichworte Mietsteigerungen, soziale Stadtteilentwicklungen, sensibler Umgang mit Naturflächen, insbesondere auch Kleingärten, Konflikt mit Hafennutzung, die Trassen der Verkehrsprojekte, der Ausbauzustand, Bewohnerverträglichkeit et cetera. Alles wichtige Dinge, die wir sozusagen auch für unsere Fraktion mitnehmen werden, weiter beraten werden und die auch in unserer Haltung in dem weiteren Verfahren einfließen werden. Ich will sozusagen als Position zu den, ja, heute zentral auch hier diskutierten Verkehrsprojekten erst mal nur Folgendes sagen - vorläufig

Folgendes sagen, weil wir ja noch keine wirklichen - wir haben das DEGES- Gutachten nicht gesehen. Wir haben viele Grundlagen und viele Untersuchungen und viele Fakten, die man eigentlich braucht, um über diese Trassen ordentlich zu diskutieren noch nicht, deswegen ist das erst mal eine vorläufige Einschätzung. Aber ich denke, zur Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße kann man schon mal sagen, dass, wenn das passiert, dann muss es natürlich einen Nutzen für die Wilhelmsburger haben. Es kann nicht sein, dass an einer Stelle wir einen Gewinn haben, weil wir eine Fläche für die Stadtteilentwicklung zurückgewinnen, die jetzt eine Schneise, eine Straßenschneise darstellt, und an anderer Stelle aber Bewohner zusätzlich belasten. Das kann nicht sein, sondern wenn das umgesetzt wird, dann muss es für die Menschen, die an der jetzigen Bahntrasse und zukünftig dann möglicherweise Bahn- und Fernstraßentrasse leben, darf es zu keiner zusätzlichen Belastung kommen. Das muss durch Lärmschutz- und andere Maßnahmen verhindert werden. Das ist unsere Haltung dazu.

Zur Hafenquerspange will ich sagen, dass es jedenfalls gut ist, dass die Nordtrasse aus dem Spiel genommen wurde. Dass es zur Südtrasse noch viele offene Fragen gibt und dass wir insofern auch beantragen werden, unter Verschiedenes heute auf jeden Fall das Gutachten, das ja vorliegt, aber uns noch nicht vorliegt, in einer der nächsten Ausschusssitzungen in einer Selbstbefassung auch zu thematisieren, um das entsprechend auch weiter beraten zu können. Was wir jetzt sagen können, ist, dass dort wo es sozusagen Belastung von Bewohnern gibt, und das nehme ich insbesondere an zwei Stellen wahr, weiter noch geprüft und nachgedacht werden muss. Das eine ist der Bereich Moorburg. Da gibt es eine Hauptvariante und eine Alternativvariante. Die Alternativvariante ist für die Menschen in Moorburg weitaus unschädlicher, und insofern spricht aus unserer Sicht viel im Moment für diese Alternativvariante.

Zum Verlauf in Wilhelmsburg der jetzigen Trassenführung denke ich, dass man für den Bereich östlich des jetzigen Verlaufs der Wilhelmsburger Reichsstraße, dort wo sozusagen Wohngebiete betroffen sind, sehr intensiv noch einmal prüfen muss, ob wir an der Stelle nicht einen Trassenverlauf weiter südlich auch hinbekommen, der sozusagen nicht mehr auf Wilhelmsburger Gebiet verläuft, und dort sozusagen einen Schwenk weiter nach Süden vornimmt und eben die Wohngebiete, die jetzt im Bereich Kornweide betroffen sind, eben nicht berührt. Das sind Dinge, die wir glauben, noch sehr intensiv geprüft werden müssen. Außerdem ist es natürlich richtig, was an vielen Stellen heute geäußert wurde, dass es wenig Sinn ergibt, diese ganzen Projekte isoliert zu diskutieren, sondern dass das Teil sein muss einer Gesamtverkehrsplanung für Wilhelmsburg. Und wir haben viel Sympathie für eine solche Verkehrskonferenz. Bisher ist dieses Konzept einer Gesamtverkehrsplanung für Wilhelmsburg von den Koalitionsfraktionen abgelehnt worden. Möglicherweise kommen wir da ja auch noch zu einer gemeinsamen Haltung.

Ich denke, dass außerdem im Verfahren, und das ist ja auch gesagt worden, Chancen vertan worden sind, bei diesen wirklich entscheidenden lebenswichtigen Verkehrsfragen für Wilhelmsburg rechtzeitig die Bürger vor Ort mit einzubinden. Wilhelmsburg hat eine sehr besondere eigene Planungskultur, ich weiß das, weil ich das auch in vielen anderen Stadtteilen beobachten kann, und das ist etwas Einzigartiges, wie die Wilhelmsburger in ihrem Stadtteil an diesen Planungen teilnehmen, sich einbringen über viele viele Jahre und sehr konstruktiv an diesen Dingen mitwirken. Und es wäre eine große Chance gewesen, das zu einem früheren Zeitpunkt und viel umfassender mit einzubeziehen. Und ich hoffe sehr, dass wir mit den Terminen, die wir jetzt haben, und auch mit zukünftigen Terminen, da einen anderen Weg beschreiten können. Jedenfalls wird meine Fraktion sich immer dafür einsetzen, dass das in großem Umfang passiert. Denn ich glaube, was uns auf keinen Fall passieren darf, und wo keiner gewinnt, ist, wenn wir am Ende hier Planungen haben, von denen die Menschen in Wilhelmsburg das Gefühl haben, es ist im Prinzip über ihre Köpfe hinweggeplant und es ist nicht wirklich für sie geplant, sondern im Interesse anderer, ohne dass sie wirklich beteiligt sind, und wir deshalb auch keine Akzeptanz für diese Projekte bekommen. Das kann nicht sein, sondern wir müssen es schaffen, dass wir Lösungen

bekommen, die auch hier vor Ort auf Akzeptanz treffen, ansonsten ist das, was hier an Planungen passiert, nichts wert. Und in diesem Sinne wird sich meine Fraktion weiter einsetzen. – Vielen Dank.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Grote. Herr Frommann, bitte.

Abg. Jörn Frommann: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich will zunächst auch, ähnlich wie Herr Grote, natürlich mich bedanken für die Teilnahme. Es sind viele Punkte aufgeführt worden, über die wir sicherlich auch schon länger im Stadtteil debattieren. Es sind viele Punkte noch mal hervorgehoben worden, die insbesondere aus Sicht der betroffenen Bürger wichtig sind. Wenn man sich vor Augen führt, dass eigentlich die Drucksache 1754, nämlich ein Sachstandsbericht zu den IBA-Projekten Anlass dieser Sitzung war, die tatsächlich ja auch schon vor der Demonstration vom 4.4. einberufen wurde beziehungsweise festgelegt wurde – Herr Grote hat noch mal darauf hingewiesen, dass wir einvernehmlich dies beschlossen haben im Stadtentwicklungsausschuss –, finde ich es umso wichtiger und besser, dass die Präsenz auch so hoch und gut ist und dass das auch hier noch einmal deutlich wird.

Ein Punkt ist sicherlich, den haben wir im ersten Teil abgearbeitet, der Bereich IBA, IBA-Prozesse, IBA-Beteiligung – IBA, naja, wie kommt es über den Stadtteil, um das mal ganz profan zu sagen. Da nehme ich für unsere Fraktion und sicherlich auch für den Koalitionspartner mit, dass es da auch noch Bereiche gibt, wo sicherlich auch nachgesteuert werden muss, die Akzeptanz und der Transport, das hört man ja auch vor Ort immer wieder, sind noch nachbesserungswürdig. Das ist heute sicherlich nicht vorrangiges Thema gewesen, weil das Herz der Besucher hier natürlich mit anderen Themen voll war. Aber ich glaube zumindest, das verstanden zu haben, dass wir dort noch einen ganz großen Auftrag haben, auch die IBA mehr zum Anfassen zu machen, mehr als Projekt der Wilhelmsburger zu machen und weniger als Projekt eines UFOs, das über einen Stadtteil kommt und uns beglücken soll sozusagen.

Das gilt etwas weniger für die IGS, das ist, glaube ich, auch deutlich geworden am heutigen Tag. Harald Köpke hat kurz immer wieder für die Naturschutzbereiche dort Position bezogen, auf die Bäume auch hingewiesen und Ähnliches, aber ich glaube, da gelingt der Transport viel deutlicher, und das Gefühl im Stadtteil ist auch viel stärker, dass die Menschen hier mitgenommen werden und sozusagen auf der grünen Elbinsel für ein grünes Projekt – diesmal mit Verlaub mit meinem politischen Nachbarn, nicht politisch gemeint, sondern einfach wirklich als grünes Projekt gesehen – den Stadtteil auch voranbringen kann. Ich glaube, da hab ich für heute zumindest mitgenommen, dass wir dort auf einem relativ guten Weg sind und sicherlich dort in den Austausch mit den Verbänden aber auch einige Kleinigkeiten noch verbessern können.

Das wesentliche Thema heute waren die Infrastrukturmaßnahmen für die Elbinsel und geprägt natürlich von der Hafenuerspannung und der Verlagerung, einer möglichen Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße auf die Bahntrasse. Ich finde es trotzdem, auch wenn die Senatorin am kommenden Dienstag – Dienstag ist es, glaube ich, der 21. April, zumindest – wieder erscheinen wird, dieses Projekt hier ja auch noch mal im Dialog dann vorstellen wird den Wilhelmsburger betroffenen Bürgern, aber auch der angrenzenden Stadtteile, bin ich mir sicher, dass es hier Punkte gibt, über die man ganz konkret auch weiter nachdenken muss. Wir dürfen eines nicht vergessen: Bei diesen bisher vorgestellten Varianten handelt es sich um die Quintessenz aus Überlegungen. Das ist eine Basis zur Diskussion. Wenn wir diese nicht hätten, würden wir überhaupt nicht diskutieren können, ob es Verbesserungen geben kann im Stadtteil, was die Verkehrsproblematik angeht. Ich finde,

eine Basis ist erst mal, so haben wir das als CDU-Fraktion auch gesehen, die Grundlage, um Verbesserungen zu schaffen. Hieran werden wir zukünftig weiter arbeiten. Es gibt Einwürfe, die verständlich sind. Ich will aber an dieser Stelle auch ganz deutlich sagen, es wird weder im Bereich der Hafenspanne noch im Bereich einer möglichen Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße immer Lösungen geben, die hundertprozentige Akzeptanz finden. Ich glaube, darüber sind wir uns auch alle im Klaren. Wir müssen am Ende alle gemeinsam, Bürger und Politik, aber auch Senat, eine Entscheidung treffen, die dem Stadtteil gerecht wird, der Stadt gerecht wird, aber natürlich insbesondere, und ich glaube, hier kann ich als Wilhelmsburger auch relativ gut dafür sprechen, den Menschen vor Ort gerecht wird. Dafür will ich werben, dafür stehen die beiden Fraktionen CDU und GAL auch ein, und wir werden das auch weiter forcieren. Wir werden den Senat in diesen Fragen nicht aus der Verantwortung nehmen. Wir werden ihn nicht nur nach Lösungen suchen lassen, sondern wir werden auch Lösungen finden, was die Themen Lärm und ähnliche Belastungen angeht. Und ich bin auch sicher, dass wir am Ende dieses Prozesses eine gemeinsame Lösung finden, egal wie der Verlauf beider Trassen ist und egal, wie eine Verkehrskonferenz dann auch tatsächlich ausgestattet werden kann – die Opposition hat hierzu nämlich bisher keinen konkreten Antrag gestellt – dass wir dort eine gemeinsame Lösung finden, die uns als Wilhelmsburger weiter voranbringt. – Vielen Dank.

(etwas Beifall)

Vorsitzender: Herr Becker, bitte.

Abg. Horst Becker: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Auch von mir noch mal der Eindruck, dass wir hier eine sehr engagierte Diskussion oder zumindest sehr engagierte Vorträge haben, dass es hier wie ich auch an der Präsenz, dass Sie auch noch zu der späten Stunde alle noch sehr aufmerksam verharren, dass ich merke, dass hier sehr großes Interesse ist, dass hier teilweise auch große Sachkenntnis ist in den Vorträgen – das haben wir sehr wohl wahrgenommen. Wir werden das auch sehr sorgfältig auswerten, selbst wenn ich auch sagen muss, vieles von dem, was wir gehört haben, ist nicht neu und wir haben das auch schon an anderen Orten und mit den zum Teil denselben handelnden Personen auch schon debattiert.

Ja, was nehmen wir mit? Also, mein Eindruck ... – ich bin nun nicht von der Insel, ich komme aus einem Stadtteil, der auch insoweit eine nicht ganz unähnliche Geschichte hat wie vielleicht Wilhelmsburg, es geht um den Stadtteil Stellingen, der auch sehr viel städte... also millionenstädtische Infrastruktur auf sich nimmt, und dort wird auch von Kieler Straße und von der A 7 wird der Stadtteil plattgefahren. Und da ist ein Thema, was mich am meisten vielleicht bewegt hat aus der eigenen Erfahrung, wenn hier die Wilhelmsburger Reichsstraße als Stadtstraße gefordert wird. Da muss ich sagen, da kräuseln sich mir irgendwo die - stellen sich mir die Zehennägel auf, weil dort, wo ich herkomme, hat man diese Erfahrung. Dort fahren 70 000 Fahrzeuge durch den Stadtteil auf einer Stadtstraße, und seit 25 Jahren versuchen die Menschen, diese Straße wegzubekommen. Und das ist etwas, also wo wir auch, ich denke, das kann man vom Grundsatz her sagen, die Auffassung vertreten, dass man Gewerbeverkehre, überörtliche Verkehre, in gewisser Weise bündeln muss, einfach um bewohnten Gebieten solche Erfahrungen zu ersparen. Das halte ich ganz grundsätzlich für notwendig. Und wichtig ist dabei natürlich, gerade auch, wenn, was ja auch ein Ziel hier auf der Elbinsel gewesen ist, wenn man das jetzt auch mit einem „ja, aber“ hört, die Verlegung der Reichsstraße an die Bahntrasse. Nun haben wir tatsächlich die Möglichkeit, dieses Ziel zu erreichen, und da ist es so, dass wir im politischen Raum gedacht hatten, dass das auch so was wie Freude auslöst. Nun haben wir mitgekriegt, das ist mitnichten der Fall.

(Zwischenrufe)

Wie man es macht, macht man es verkehrt. Aber aus unserer Sicht ist es ein großer Vorteil, aus stadtentwicklungspolitischer Sicht für die Entwicklung des Stadtteils, wenn diese Trasse verlegt wird, Wichtig ist natürlich, dass wir dort einen kombinierten Lärmschutz hinbekommen, der die Lärmauswirkungen sowohl durch den Straßenverkehr als auch durch die Bahntrasse verringert. Und das, denke ich, das muss das große Ziel sein. Und ich denke auch, wir sind ziemlich dicht daran, es erreichen zu können. Und das ist was, wo wir eigentlich auch uns erhoffen, dass es ein Ziel ist, worauf wir gemeinsam hinarbeiten können.

Ja, IBA und IGS, da ist es dasselbe, das ist auch so ein „ja, aber“, man bekommt mit, ja grundsätzlich ist vieles ja offenbar auch gut und akzeptabel, was da gemacht wird, in einzelnen Punkten wird es offenbar nicht so gesehen. Die Beteiligungsverfahren werden angezweifelt, wobei ich finde, es gibt hier eine recht gute und breite Beteiligung. Und in allen möglichen Gebieten in dieser Stadt, wo Beteiligungsverfahren laufen, hat man es auch erlebt, dass es immer nur eine gewisse Teilöffentlichkeit gewesen ist, die sich daran beteiligt hat. Und ich finde, es liegt nicht nur an IBA und IGS, die wirklich vielfältige und gute Angebote machen, wobei man auch immer noch sagen muss, sicher läuft da auch irgendwas verkehrt, oder man muss auch noch irgendwas nachsteuern, oder man muss vielleicht auch immer wieder neue Wege suchen, um Leute zu beteiligen und um sie reinzuziehen. Nur, es ist so, wir müssen uns auch darüber klar sein, dass es auch immer Leute gibt, die sich nicht beteiligen werden und die wir wahrscheinlich auch nicht erreichen werden, es sei denn, wir würden alle 14 Tage bei ihnen zu Haus vorbeigehen. Und das ist wahrscheinlich dann auch in gewisser Weise dann irgendwann ein Rahmen erreicht, wo das nicht mehr zu schaffen ist.

Im Großen und Ganzen möchte ich noch mal werben für die gesamten Infrastrukturmaßnahmen, die gemacht werden, denn es ist, denke ich, wohl allen klar, dass Wilhelmsburg Aufbesserung braucht, sozial, kulturell, was die Bildung betrifft, und was die städtebauliche Entwicklung betrifft. Und hier wird in Zukunft wirklich großer Aufwand an Manpower und auch an Geld gebracht werden. Und wir sind sehr überzeugt, dass bei allen Dingen, die vielleicht auch immer schräg oder schief laufen werden, wir sind sehr überzeugt, dass Wilhelmsburg eine Veränderung nehmen wird und dass es eine positive Veränderung nehmen wird. Davon sind wir absolut überzeugt,

(Buhrufe)

sonst würden wir das nicht machen. Ja, das ist so, was ich daraus aus solchen Äußerungen merke, denke ich, dass Veränderungen Angst und Sorgen erzeugt und das ist ...

(Gelächter)

Ja, was ist es denn sonst, warum reagieren Sie auf diese Weise sonst? Und damit muss man natürlich umgehen und klarkommen.

(Zwischenrufe)

(Zwischenruf: So einen habe ich lange nicht mehr gehört! Haben Sie die Menschen nicht gehört - Das gibt es doch gar nicht ... das kann man sich doch nicht anhören!)

(Zwischenruf: Wir haben auch schon lange ...)

Vorsitzender: Lassen Sie jetzt bitte einfach Herrn Becker aussprechen, Sie haben eingefordert die Diskussion, sich auch äußern zu Ihrem Anliegen, und deswegen wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie ihm einfach folgen würden.

Abg. Horst Becker: Ja, danke, Herr Vorsitzender. Das ist klar, dass eine Veränderung Chancen birgt und auch immer Gefahren und auch Unsicherheiten, und damit müssen wir alle umgehen. Ich finde, das ist kein einfacher Prozess, und ich denke, dass wir auch hier uns in Sitzungen in solchen Diskussionen die Mühe geben werden und auch die Mühe geben müssen, die Schwierigkeiten, die ein solcher schwieriger Prozess, das haben wir ja auch hier gehört, die der mit sich bringt, dass wir versuchen, das gemeinsam möglichst gut zu bewältigen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Becker. Dem Senat ist jederzeit das Wort zu erteilen, sofern er sich meldet, aber Herr Staatsrat, Sie haben sicherlich ... lassen Sie Herrn Bischoff als letzten Fraktionsvertreter noch vor. Vielen Dank. – Herr Dr. Bischoff, bitte.

(Zuruf Staatsrat Dr. Winters: Selbstverständlich.)

Abg. Dr. Joachim Bischoff: Danke. Ja, ich höre das mit großem Interesse, dass die Regierungsfractionen erklärt haben, dass das doch alles ganz einvernehmlich mit dem Ausschuss hier gelaufen ist – ist zweifelsohne richtig. Aber ich hab auch noch die Skepsis im Ohr, das bringt doch alles nichts, da kommen doch keine Leute, die Argumente kennen wir alle.

(Zwischenruf)

Sie müssen das ja nicht teilen, ich sag ja, das habe ich im Ohr von ein paar Vertretern der Regierungskoalition. Insofern finde ich das jetzt ausgesprochen positiv, dass Sie jetzt sagen, das war eine gelungene gute Veranstaltung. Es haben sich über 35 Bürgerinnen und Bürger zu Wort gemeldet, wirklich qualifiziert. Es sind aus meiner Sicht, ich spreche für die Fraktion, eine ganze Reihe von Argumenten doch noch mal nachdrücklich unterstrichen worden, teilweise, jedenfalls für mich, kann ich sagen, auch noch neue Aspekte. Und ich hoffe, dass das, was ich jetzt rausgehört habe, dass wir diese Anregungen, Kritik weiter bearbeiten können im Ausschuss. Das ist also hier nicht heute nicht zu Ende. Insofern möchte ich das auch nicht sozusagen auf die verschiedenen Aspekte eingehen, sondern die Drucksache „Sprung über die Elbe“ und die verschiedenen Aspekte werden also diesen Ausschuss und die Debatte in der Bürgerschaft weiterhin beschäftigen.

Ich möchte abschließend vier Punkte noch sagen, die jetzt nicht in dieses Gesamtkonzept Wilhelmsburg vielleicht unbedingt einpassen, wo ich mir eigentlich sicher bin, dass man das heute schon sagen kann. Erstens, ich hab sehr genau gehört, dass diese Idee vom Masterplan und ich möchte es etwas tiefer hängen, mit einer Lenkungsgruppe. Der Senat, die Senatorin hat für, glaube ich, 320 oder 390 klimapolitische Maßnahmen auch eine Lenkungsgruppe, um das aufeinander abzustimmen. Ich finde, wenn man das gehört hat, wie da die Behörden zum Teil aneinander vorbeigieren, und es ging ja vielfach auch um kleine Projekte, es ging ja nicht um Millionenprojekte, dass aus meiner Sicht wir schon gut beraten wären, den Senat noch mal zu ermutigen, so was wie eine Lenkungsgruppe einzurichten auch für diesen Bereich Wilhelmsburg. Und das ebenso eine Reihe von Punkten, die wir in der Vergangenheit schon diskutiert haben, diese Containergebirge auf öffentlichem Eigentum, die Frage also hier mit den Fahrstühlen, die nicht funktionieren. Ich will das jetzt nicht alles aufzählen, aber das sind, im Prinzip sind das Sachen, auch, wenn wir große Differenzen haben und auch, wenn Sie immer sagen, für so was ist kein Geld da, nur für die andern Sachen – im Grunde könnte man hier das wirklich abstellen, das ist im Bereich des Machbaren, also jetzt die ganzen Differenzen mal beiseite gelassen.

Zweiter Punkt, ich finde, dass auch, es hat mich wirklich beeindruckt, dieser Vorschlag der vertrauensbildenden Maßnahmen. Ich meine, muss man sich natürlich als Politiker, Herr Becker, auf der Zunge zergehen lassen, dass wir hier aufgefordert werden,

vertrauensbildende Maßnahmen zu ergreifen. Was ja nur heißt, also selbst wenn Ihr Argument richtig ist, es ist schließlich nicht ganz Wilhelmsburg hier versammelt, aber hier ist Vertrauen vielfach massiv verletzt und zerstört worden. Und das, was da an konkreten Projekten, an vertrauensbildenden Maßnahmen vorgeschlagen worden ist, kann ich jedenfalls so sagen, hört sich für mich, ich bin ja nun auch noch im Haushaltsausschuss, auch so an, dass man da wirklich einiges machen könnte, ohne dass man sich wieder finanziell oder sonst verhebt. Also das würde ich auch doch ganz gerne mit auf den Weg geben.

Dritter Punkt, Herr Grote, da müssen wir sehen, ich bin natürlich sehr großer Anhänger für ein integriertes Verkehrskonzept und für so eine Konferenz. Ich muss sagen, also man muss ja noch mal abwarten, also ich bin ein bisschen skeptisch, ob die Regierungsfractionen dazu den Nerv haben, das zu machen. Ich fände das natürlich toll, also wir können sicherlich auch gucken, ob wir uns da auf einen Vorschlag einigen können, aber ein bisschen sozusagen Erfahrung, ich jedenfalls in den letzten Monaten, das heißt denn doch, dass ich das dämpfen würde. Also das heißt jetzt für Sie, kann ich nur sagen, wir werden uns so einsetzen, wir werden das sozusagen, wenn die SPD das macht, auch nachhaltig unterstützen, aber Sie müssen immer nüchtern sehen, wir haben eben Mehrheitsverhältnisse, und die sind eben nicht gerade ... sprechen nicht gerade für die Opposition, sondern wir müssen eben auch gucken, ob wir mit unseren Argumenten überzeugen.

Letztes Argument, das ist, glaube ich, noch sehr wichtig, weil wir für mich, weil wir das ein paar Mal jetzt auch in der Bürgerschaft diskutiert haben, auch die Wilhelmsburger Problematik wird da anstehen: Ich kann nur sagen, das, was ich oft, nicht so sehr die Vision, aber oft in den Regierungsdrucksachen finde, zukunftsfähige Stadtentwicklungspolitik, ist im 21. Jahrhundert nie gegen Bevölkerungsmehrheiten durchzusetzen. Ich kann nur an Sie appellieren, dass Sie das wirklich ernst nehmen. Also heute haben Sie noch mal gesehen, wohin man vielleicht kommen kann, wenn man das ernst nimmt.

(Beifall)

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Bischoff. Dann hat der Senat das Wort. Herr Staatsrat.

Staatsrat Dr. Winters: Ja, ich wollte für den Senat mich auch noch mal bedanken für diese vielen Anregungen, die wir heute hier von Ihnen bekommen haben. Ich tu das auch im Namen von Frau Senatorin Hajduk, die nun nicht ganz das Ende dieser Veranstaltung hier erreicht hat, weil sie noch einen Anschlusstermin heute hatte. Wir haben eine Menge mitgenommen, wir sind übrigens ja gar nicht so selten in Wilhelmsburg, wie mancher vielleicht denkt, und immer, wenn man hierherkommt, dann nimmt man dann hinterher auch was mit.

Die eigentlichen Themen der Drucksache IBA/IGS, die Infrastrukturmaßnahmen, die dort enthalten sind, sind hier ja so ein klein wenig in den Hintergrund geraten, obwohl auch die sicher Würdigung und eine Menge Diskussion im Einzelnen verdienen. Ich glaube, dass durch diese Maßnahmen, die ja ganz unterschiedlich geartet sind, insgesamt eine Menge Geld kosten werden, vieles in Wilhelmsburg passiert. Dass auch da dann trotzdem manches diskussionsbedürftig ist und nicht alles allen gefällt, ist zwar klar, aber ich glaube, dass wir dadurch auch abseits der Straßenprojekte viel Bewegung hier kriegen werden. Im Vordergrund haben dann in der Tat ... also auch die Fahrstühle wollte ich noch mal erwähnen. Dass die Fahrstühle in Wilhelmsburg schon wieder stillstehen, ist traurig. Dieses Anliegen haben Sie der Senatorin ja auch schon selber vorgestellt. Wir haben das aufgenommen und werden das weiter verfolgen, auch wenn das jetzt da wiederum Rückschläge zu geben scheint.

Im Vordergrund gestanden haben die großen Infrastrukturprojekte. Da will ich in einem Punkt mich ausdrücklich an Herrn Grote anschließen. Was die Verlegung der Reichsstraße betrifft, ist der Maßstab, dass sie für Wilhelmsburg eine Verbesserung bringen soll. Das ist in der Tat unsere Idee, und das ist der Anspruch, an dem das auch zu messen ist. Und das schließt ein, dass der Lärmschutz, der an der neuen Trasse dann entstehen muss, natürlich auch die Bahn einschließt und dass wir dadurch dann auch in der Nähe der neuen Trasse insgesamt eine Situation kriegen, die besser ist als die jetzige. Das ist die Idee, darum geht es uns auch dabei. Und wenn wir zu der Erkenntnis kämen, das bringt für Wilhelmsburg keine Verbesserung, dann hätte diese Maßnahme auch ihren Sinn verloren.

Dann zur Schnittstelle will ich nur noch was sagen, mit der Hafenuerspanne. In der Tat hat es ja sehr stark die Befürchtung gegeben, dass die Verlegung der Reichsstraße nur das Vorspiel zur Querspanne ist, die dann dazu führt, dass die Wilhelmsburger Reichsstraße erst so richtig vollläuft. Dieser Sorge haben wir bei der Planung ja dadurch Sorge getragen, dass es diese Verbindung jetzt schlichtweg nicht geben wird. Man kann von der Hafenuerspanne, so wie sie geplant ist, auf die Reichsstraße nicht rauffahren, und damit ist, glaube ich, die Sorge vom Tisch, dass durch die Kombination beider Maßnahmen hier eine Mehrbelastung entsteht. Ansonsten sage ich jetzt zur Hafenuerspanne heute nichts. Sie wissen, dass am Dienstag dazu eine Veranstaltung der BSU selber stattfindet. Ich bin wie Herr Frommann der Meinung, dass selbstverständlich Dialog hier breit stattfinden muss. Der wird auch stattfinden, das ist ein Schritt dazu am Dienstag und das ist nicht der letzte. Dass diese Diskussionen auf Basis erst mal eines Vorschlags stattfinden, wie wir ihn jetzt vorgelegt haben, das ist dann, glaube ich, aber auch die richtige Reihenfolge. In dem Sinn lade ich Sie ein, an diesem Dialog weiter teilzunehmen. Ab nächsten Dienstag besteht dazu konkret die Gelegenheit. Und für heute vielen Dank.

(Beifall)

Vorsitzender: Ja, das war Herr Dr. Winters. Dann hat Frau Gregersen das Wort.

Abg. Martina Gregersen: Schönen guten Abend, meine sehr verehrten Damen und Herren, als ich das letzte Mal hier in Wilhelmsburg war, muss ich ehrlich sagen, war ich sehr fasziniert, weil ich bin selber über Anwohnerengagement zur Politik gekommen. Ist schon etliche Jahre her, aber ich finde es ist nichts toller, als wenn Bürger sich für ihren Stadtteil einsetzen. Und als ich das letzte Mal hier im Saal war, dachte ich, Klasse – und dann noch so viele! Und ich finde das wirklich toll, was Sie machen, und ich bewundere auch Ihr Engagement, und ich denke, das ist das Beste eigentlich, was Wilhelmsburg passieren kann, dass Sie sich so für Ihren Stadtteil und für Ihre Lebensqualität hier vor Ort einsetzen.

Es sind einige Fragen noch aufgeworfen worden, und ich bin für den Verkehrsbereich bei den Grünen zuständig, und ich wollte noch mal eingehen, zum Beispiel, natürlich ist es schwierig, wenn man in die Innenstadt möchte und eine Veloroute ist in Planung durch den alten Elbtunnel zur Innenstadt rüber. Das ist Ende letzten Jahres oder im Herbst letzten Jahres beschlossen worden und das wird kommen, durch den alten Elbtunnel.

Das mit den Fahrstühlen ist angesprochen worden. Das ist ein ganz ganz misslicher Zustand und es tut uns wirklich doll leid. Ich hab mit der Bahnchefin gesprochen und immer mit der S-Bahn-Chefin und immer wurde uns erzählt, es ist Vandalismus das Problem. Aber es kann nicht immer nur Vandalismus sein, deshalb war ich auch sehr froh, dass die 60 000 Euro dafür zugesagt wurden, dass die instandgesetzt werden, so, dass sie auch bis 2013 halten sollen. Und ich hab nächste Woche wieder mit der Dame einen Termin und ich versichere Ihnen, dass ich das wirklich ernsthaft bewegen möchte und mich dafür auch entschuldige, dass bis jetzt nichts passiert ist. Aber wir nehmen das ernst und wir nehmen das mit. Ich

nehme auch die Frage mit, ob ein Fahrstuhl reicht, oder ob es noch eine Rampe geben kann. Möchte aber zu bedenken geben, dass auch die Behindertenverbände zu der Thematik Umbau des Bahnhofs mit einbezogen worden sind und ich nichts Negatives bisher von denen gehört hatte, dass sie mit den Planungen nicht zufrieden sind. Aber ich nehme das mit und ich werd auch da noch mal nachhaken.

Was ich auch sagen möchte: Wir sind noch mal eingeladen worden, hier Fahrrad zu fahren. Also ich muss ehrlich sagen, ich fahre hier gerne Fahrrad ich finde Wilhelmsburg toll. Ich merke natürlich, dass ich lieber am Wochenende hier fahre, wenn nicht so viel Verkehr auf dem Hafen ist, das gebe ich auch zu. Also wir brauchen etwas, was besser ist. Aber wenn Sie möchten, dass wir hier Fahrrad fahren oder Sie uns auch etwas zeigen müssen: Wir Politiker sitzen nicht nur im Rathaus und sind aus der Welt. Mailen Sie uns an, schreiben Sie uns laden Sie uns ein und sagen, wir müssen auch da noch mal hingucken. Wir nehmen das ernst und wir kommen auch. Ich meine, ich bin im Moment öfter in Wilhelmsburg, als ich je dachte, aber man kann auch noch einen Termin mehr machen.

Dann ist angesprochen worden, warum wird irgendwo Lärmschutz gemacht, wo man nicht Lärmschutz braucht, eigentlich weil da ja Gewerbe ist und nicht so viele Leute wohnen. Ja, Lärmschutz ist so eine Sache, die kriegt man nur, wenn man etwas richtig ausbaut, nicht wenn man etwas Bestehendes so belässt und es nur ein bisschen besser macht, sondern man muss etwas ausbauen, und dann ist gesetzlich vorgeschrieben, dass auch Lärmschutz kommt. Und wenn wir jetzt die Reichsstraße verändern oder den Verkehr bündeln, dann bekommt man echten Lärmschutz. Wenn. Wenn wir nachher irgendwann zu dem Entschluss kommen, dass es so nicht sein soll, werden wir das als Politiker auch irgendwie akzeptieren müssen. Trotzdem, trotzdem ist Lärmschutz immer nur möglich, wenn ausgebaut wird. Und aktiver Lärmschutz ist das Beste. Sie haben es ja selbst angesprochen, was nützen Ihnen die Fenster, wenn Sie lüften wollen. Also aktiv dort den Lärmschutz betreiben, wo die Lärmquelle ist, und das geht natürlich am allerbesten, wenn man den Lärm bündelt. Aber dafür bekommen wir nichts hin, wenn wir Bestehendes so lassen, wie es besteht. Und das ist halt die Vorschrift, und da sind viele Leute an Güterbahnstrecken in ganz Hamburg traurig drüber. Aber bleiben Sie aktiv für Ihren Stadtteil, ich finde es toll, wie Sie sich engagieren. Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Gregersen. Dann hat Herr Hakverdi das Wort.

Abg. Metin Hakverdi: Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. Frau Gregersen, also, na ja, also Sie waren eingeladen, als die Initiative der Rollstuhlfahrer des barrierefreien Bahnhofs in Wilhelmsburg ...

(Zwischenruf Frau Gregersen: Entschuldigen Sie mal, ich war hier, ich war krank, ja.)

... eingeladen hatte. Da ist Ihr Referent gekommen. Dazu zwei Dinge: Erstens, man kann auch krank sein und Termine nicht wahrnehmen. Aber wenn Ihr Referent dann genau diese Tatsache mitgeteilt bekommt, dann zu sagen, dass Ihnen das nicht bekannt war, ja, dann ist das Ihr Problem. Aber im Übrigen lade ich Sie dann ein auf eine Fahrradtour. Wir können dann auch mal gemeinsam die Kornweide entlangfahren bis Stillhorn, uns dann die jetzige Situation angucken und uns dann auch visualisieren, wie das dann in Zukunft sein soll, wenn da 55 000 Pkw und Lkw am Tag über eine Autobahn langlaufen.

Ich nehme heute mit, also diese Veranstaltung heute ist eigentlich dazu da gewesen, dass sich die Abgeordneten der Bürgerschaft oder dieses Ausschusses in Kenntnis darum setzen,

was die Menschen in Wilhelmsburg oder die, die heute hier dran teilgenommen haben, zu der Drucksache denken.

(Zwischenruf)

Frau Gregersen, ich hab Sie eben auch nicht unterbrochen, und glauben Sie mir, es fiel mir echt schwer! – Was nehme ich heut mit? Ich bin ja auch nicht ganz unbefangen, muss ich sagen, deswegen versuche ich mal zusammenzufassen, was hier heute so formuliert wurde, dass wir uns alle, alle Mitglieder dieses Ausschusses, aber auch in der Bürgerschaft aber auch die Regierung messen lassen muss. Die meisten, viele von Ihnen haben hier heute Abend die Gelegenheit genutzt, gar nicht mal Stellung zu nehmen zu dieser Drucksache, die hier heute eigentlich diskutiert wird, sondern haben auf bestehende Problem hingewiesen, die es jetzt unabhängig von irgendeiner Maßnahme jetzt schon heute so gibt. Ich will da mal beispielhaft die drei Bereiche Lärm, Arbeit und Schule beziehungsweise Bildung nennen. Das ist ja nicht unbedingt alles immer optimal in Wilhelmsburg, um das mal vorsichtig zu formulieren – vollkommen unabhängig davon, ob jetzt eine IBA, IGS hier veranstaltet wird, ob eine Autobahn verlegt wird oder nicht. Der Ist-Zustand ist ja, vorsichtig formuliert, verbesserungswürdig.

Was den Lärm angeht: Ich kann natürlich verstehen ...

(Zwischenruf Abg. Martina Gregersen)

Frau Gregersen, ich zieh das durch, also bitte lassen Sie mich ...

Vorsitzender: Jetzt lassen wir mal den Redner reden und alle anderen hören zu. Und danach kann der Nächste sich dann auch zu Wort melden. Herr Hakverdi.

Abg. Metin Hakverdi: Ich sehe das so, ich sehe das so, dass zum Thema Vertrauen, was die Ist-Situation angeht, viele darauf hingewiesen haben, wir haben jetzt schon eine Eisenbahnlinie durchlaufen durch Wilhelmsburg und sie ist eben nicht so lärmgeschützt wie das andere Trassen sind – völlig unabhängig davon, ob hier noch eine Autobahn gebaut wird, eine andere Trasse verlegt wird oder nicht. Dann fällt es natürlich schwer zu glauben, dass, wenn jetzt noch eine zusätzliche Belastung dazukommt, dann sozusagen dies alte Defizit, das Jahrzehnte jetzt schon herrscht und nicht ausgeglichen wurde, warum soll das in Zukunft so laufen. Das muss die Politik mal so mitnehmen. Das müssen die Verantwortlichen mal so mitnehmen, dass das, so wie es jetzt schon ist, eigentlich gar nicht geht. Und wieso soll man daran glauben, dass wenn eine Veränderung eintritt, das dann besser laufen soll?! Soll man doch erst mal die Bahn, so wie sie jetzt ist, richtig anständig lärmisolieren und dann sehen wir weiter, ob das auch für zukünftige Trassen gilt. Da muss sich Hamburg für einsetzen. Das ist eine Bundesbahntrasse, das ist auch kompliziert, keine Frage, mit den Zuständigkeiten, Verantwortlichkeiten, wer dafür bezahlen muss. Aber das muss ganz oben auf der Prioritätenliste sein, und wenn man ehrlich ist, müsste das schon die letzten paar Jahrzehnte ganz oben auf der Liste sein.

Jenseits dieser jetzigen Problem, die hier heute genannt wurden, sind zukünftige Probleme benannt – oder vielleicht auch in die Zukunft gesehen, erahnt worden – die mit der IBA/IGS, aber auch mit den Infrastrukturprojekten hier Einzug halten können, eben, wie gesagt wurde, mehr Verkehr, die Umweltbelastung und so weiter. Ich will das gar nicht wiederholen, weil das ja schon meine Vorredner gemacht haben. Ich höre sehr großes Misstrauen, dass diese neu zu erwartenden Probleme gleichzeitig gelöst werden. Aus den meisten Beiträgen hab ich große Skepsis darüber gehört, dass Begleiterscheinungen, Kollateralschäden sozusagen dieser Planung tatsächlich aufgefangen werden. Nicht zuletzt, weil es auch in der Vergangenheit nicht gelungen ist.

Der dritte Punkt ist das, was hier Masterplan genannt wurde oder Vernetzung oder Gesamtschau oder intelligente Lösung. Ich glaub, das ist die Sehnsucht der Menschen, dass man – der Ausdruck ist heute nicht gefallen, aber der hat immer dahinter geschwenkt, geschwommen, meiner Ansicht nach: diese Salami taktik. Ja, wir besprechen einzelne Projekte, wir entscheiden darüber, ja oder nein, aber das Gesamtkonzept fehlt, an dem man sich orientieren kann. Man kann ja durchaus unterschiedlicher Ansicht sein, ob die Reichsstraße verlegt wird oder nicht. Aber man kann sich wahrscheinlich nur abschließend eine Meinung darüber erlauben, wenn man weiß, wie der Verkehr insgesamt um Hamburg, durch Hamburg und durch Wilhelmsburg herum laufen soll. Denn sonst ist man doch auf ziemlich viel Spekulationen angewiesen, bevor man sich überhaupt nur, was die Reichsstraßen Verlegung angeht, eine abschließende Meinung machen kann.

Und da komme ich zu dem letzten Punkt, dem wichtigsten, glaube ich: Wie schafft man das? Wie schafft man erstens so einen Masterplan, so ein Gesamtkonzept aufzustellen? Denn das heißt natürlich, dass man es nicht allen recht machen kann, das ist ja auch klar. Gleichzeitig aber alle so beteiligen kann – hier ist das Stichwort Verkehrskonferenz gefallen –, alle so beteiligen kann, dass man am Ende wenigstens das Gefühl hat, aber man hat mich angehört, mein Problem ernst genommen und es ist in das Verfahren eingeflossen. Dieses Gefühl haben natürlich viele nicht. Senatorin Hajduk hat jetzt heute nicht mehr die Gelegenheit zu antworten. Das ist sicherlich auch einem Anschlusstermin geschuldet und sie ist ja auch nächste Woche hier. Aber ich glaube, dass ein so großes Infrastrukturprojekt, also ich sag das jetzt mal ganz unpolemisch: Jede Stunde, die man Rede und Antwort stehen kann, ist eine Stunde nicht nur für die Wilhelmsburgerinnen und Wilhelmsburger, sondern für das Projekt selber.

(Zwischenruf Abg. Jörn Frommann)

Ja, jetzt kommt Herr Frommann auch noch, Sie können sich auch noch auf die Rednerliste tun da.

Ich komme zum Ende, wie Herr Frommann von mir fordert und stelle fest zwei Dinge: Erstens, diese Anhörung heute ist erfolgt gegen den ausdrücklichen Willen der Regierungskoalition. Ich hoffe, dass die sich jetzt das mitnehmen und vielleicht auch den Nutzen dieser Veranstaltung auch für sich erkennen. Zweitens: Es gibt ja Vertreter - ich wollte das eigentlich nicht, Herr Frommann, aber wenn Sie schon so lange ... Herr Frommann hat ja erklärt, dass diese Trassenführung eine gute Lösung für Wilhelmsburg sei. Da will ich mal ganz klar was zu sagen: Man kann unterschiedlicher Meinung sein, wo welche Trasse verlaufen muss. Und man kann auch sagen, dass es vielleicht notwendig ist, auch durch bewohntes Gebiet eine Autobahn zu bauen, um überregionalen Verkehr abzuwickeln. Und vielleicht gibt es auch tatsächlich keine Alternative, um einen Lkw von Bremen nach Lübeck zu karren, außer durch Wilhelmsburg. Aber dann soll man sich nicht hinstellen und sagen, dass das gut für Wilhelmsburg sei. Das mag gut für den überregionalen Verkehr sein, aber man muss ehrlich sein. Wenn das Verfahren so ist, dass, um es mal ganz ganz krass zu formulieren, „wo gehobelt wird, fallen Späne“, dann darf man den Spänen nicht einreden, dass Sie zum Holzklotz gehören. Dann werden die das natürlich ...

(Beifall)

Dann werden die schlechtestenfalls – wollen wir es mal vorsichtig machen –, bestenfalls gehen die einfach nicht zur nächsten Wahl, schlechtestenfalls wählen die was, was wir alle nicht wollen und ändern die politischen Verhältnisse, so wie sie sind. Das ist eine Frage von Glaubwürdigkeit an jeden Einzelnen von uns.

Ich bin beeindruckt, wieder mal, ich bin das ja schon häufiger in den letzten Jahrzehnten, beeindruckt von den Wilhelmsburgerinnen und Wilhelmsburgern für heute Abend. Ich verneige mich, vielen Dank.

(Zurufe: Ooh, aah.)

Ja, ja, nehmen Sie das mal mit. Herr Hecht, das ist Ihr Wahlkreis

(Beifall)

Und ich meine das so, wie ich das sage. Wir diskutieren eines der größten Infrastrukturprojekte der Freien und Hansestadt Hamburg. Nicht nur monetär, es geht um richtig viel Geld, es geht um den flächenmäßig größten Stadtteil Hamburgs. Es geht um einen Stadtteil der, ja, jetzt muss man nicht die Worte greifen „soziale Unterschicht“, sozialer Brennpunkt“, über die ganzen Problemstigmatisierungsworte, da haben wir Wilhelmsburger große Erfahrung mit, mit Stigmatisierung – nein, wir wollen hier eine angemessene demokratische Entscheidung. Und daran werden wir die Regierungsparteien messen. – Danke.

(Starker Beifall)

Vorsitzender: Ich würde jetzt nur gern noch mal in Erinnerung bringen, dass sicherlich diese Veranstaltung heute auf Antrag von SPD und Links-Fraktion zustande gekommen ist, aber vom Ausschuss einstimmig beschlossen wurde; das ist auch richtig. Und zweitens ist es ein Sondertermin und deswegen bin ich froh, dass es überhaupt möglich war, dass Frau Senatorin Hajduk heute so lange dabei sein konnte. Ich glaube, das sollte man jedenfalls nicht vernachlässigen.

Jetzt hat Frau Gregersen das Wort.

(Zuruf Abg. Martina Gregersen)

Gut, dann hab ich jetzt keine weiteren Wortmeldungen zu diesem Punkt. Das heißt, dass die Anhörung jetzt zu Ende ist. Die Fraktionen werden das, was sie heute von Ihnen gehört haben, auswerten und auch den Senat dazu noch einmal befragen. Sodass dieses Thema jedenfalls für die Bürgerschaft noch nicht abgeschlossen ist, sondern zumindest in einer weiteren Ausschusssitzung beraten wird und dann es sicherlich noch andere Gelegenheiten geben wird, dieses Thema zu vertiefen.

Wir haben noch einen Punkt Verschiedenes. Deswegen würde ich Sie bitten, wenn Sie jetzt schon gehen und nicht noch zwei Minuten Zeit haben, das möglichst ruhig zu tun. Also ich schließe jetzt diesen Tagesordnungspunkt. Vielen Dank noch mal für Ihre Beteiligung an der Anhörung. Davon lebt eine Anhörung, dass sich auch die betroffenen Bürgerinnen und Bürger intensiv einbringen.

Zu TOP 3

Die SPD-Abgeordneten regten an, der Stadtentwicklungsausschuss möge eine Selbstbefassung gemäß § 53, Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft zum Thema: „DEGES-Studie zum Trassenverlauf der Wilhelmsburger Reichsstraße“ beschließen.

Die CDU-Abgeordneten baten die Senatsvertreter, den Zeitpunkt der Vorlage des Gutachtens der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) anzugeben.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, derzeit würde die Senatsentscheidung vorbereitet. Insofern würde es etwas ungewöhnlich sein, wenn die Studie dem Ausschuss gleichzeitig zur Kenntnis gegeben werde. Zudem stelle die Studie keine in sich geschlossene, schriftliche Zusammenstellung dar, sondern sei bislang in Form von Präsentationen vorgelegt worden. Sie müssten prüfen, in welcher Form der Ausschuss darüber informiert werden könne.

Der Vorsitzende teilte mit, er habe den Wunsch der Ausschussmitglieder hinsichtlich der Einsichtnahme in die Studie vor Kurzem an die Senatorin herangetragen. Deswegen stelle sich die Frage, mit welchen Ergebnissen dieses Anliegen geprüft worden sei. Die Vorlage der Studie bilde eine vorteilhafte Grundlage für die Beratung, wobei der Senat die Unterlagen genauso gut - vorausgesetzt der Ausschuss beschließe eine Selbstbefassung mit dem Thema - vorstellen könne.

Die CDU-Abgeordneten erklärten, sie fänden die Studie als Grundlage für die Beratung einer Selbstbefassung zu diesem Thema wichtig und sinnvoll. Ohne eine solche Grundlage sei eine inhaltliche Debatte schwierig, sodass sie sich unter diesen Voraussetzungen gegen den Beschluss einer Selbstbefassung, die sie grundsätzlich für richtig hielten, aussprechen würden.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE entgegneten, die Vorlage müsse nicht in einer endgültigen, gebundenen Form erfolgen.

Die SPD-Abgeordneten erwiderten, sie hätten die Ausführungen der Senatsvertreter so verstanden, dass die Studie bereits in der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt vorliegen würde und eine grundsätzliche Bereitschaft bestehe, den Ausschussmitgliedern das Gutachten zukommen zu lassen. Sie baten die Senatsvertreter um die Vorlage der Studie, damit die Selbstbefassung beschlossen werden könne.

Die Senatsvertreter wiederholten, eine Zusammenstellung liege derzeit nicht vor. Dennoch, griffen sie die Anregung der CDU-Abgeordneten auf, würden sie das Gutachten, sobald es in einer geeigneten Form vorliege, den Mitgliedern des Stadtentwicklungsausschusses zur Verfügung stellen.

Der Vorsitzende schlug vor, den Beschluss über eine Selbstbefassung mit diesem Thema zu fassen, wobei der Termin der Beratung im Rahmen einer Absprache unter den Obleuten von der Vorlage der Studie abhängig gemacht werden solle. Er kam sodann zur Abstimmung. Die Selbstbefassung mit dem Thema: „DEGES-Studie zum Trassenverlauf der Wilhelmsburger Reichsstraße“ wurde daraufhin einstimmig beschlossen.

gez. Jan Quast (SPD)
(Vorsitz)

gez. Jörn Frommann (CDU)
(Schriftführung)

gez. Svenja Ilsemann
(Sachbearbeitung)