

Protokoll

der öffentlichen Sitzung
des Stadtentwicklungsausschusses

Sitzungsdatum: 06. Januar 2009
Sitzungsort: Werkstattschau der IBA Hamburg
IBA at Work, Krieterstraße 18, 21109 Hamburg
Sitzungsdauer: 16:32 Uhr bis 20:56 Uhr
Vorsitz: Abg. Jan Quast (SPD)
Schriftführung: Abg. Hans-Detlef Roock (CDU)
Sachbearbeitung: Svenja Ilsemann

Tagesordnung:

1. 19/1636 Verkleinerung der Freizone Hamburg
(Senatsvorlage)

**- gemeinsame Beratung mit dem federführenden
Wirtschaftsausschuss -**
2. 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
(Senatsvorlage)

- Vorwegüberweisung am 22.12.2008 gemäß § 53 Absatz 1 der
Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft -

3. 19/1752 Haushaltsplan 2009/2010 "Fortschreibung des Hamburger Klimaschutzkonzepts 2007-2012" Einzelplan 6 "Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt" hier: Umsetzungsbericht und programmatische Weiterentwicklung (Senatsvorlage)

- Vorwegüberweisung am 22.12.2008 gemäß § 53 Absatz 1 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft -

- Der Umweltausschuss ist federführend, der Stadtentwicklungsausschuss ist mitberatend -
4. 19/1048 Bericht zum Verkauf von städtischen Grundstücken für den Geschosswohnungsbau (Senatsvorlage)
5. 19/1751 Entwurf Achtzehntes Gesetz zur Änderung des Hamburgischen Wegegesetzes (Senatsantrag)

- Vorwegüberweisung am 18.12.2008 gemäß § 53 Absatz 1 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft -
6. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Jan Balcke (SPD)
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. Klaus-Peter Hesse (CDU)
Abg. Thilo Kleibauer (CDU)
Abg. Martina Koeppen (SPD)
Abg. Hans Lafrenz (CDU)
Abg. Dr. Lutz Mohaupt (CDU)
Abg. Ralf Niedmers (CDU)
Abg. Jan Quast (SPD)
Abg. Hans-Detlef Roock (CDU)
Abg. Christiane Schneider (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Karin Timmermann (SPD)
Abg. Thomas Völsch (SPD)
Abg. Ekkehart Wersich (CDU)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Elisabeth Baum (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Dieter Dreyer (CDU)
Abg. Gunnar Eisold (SPD)
Abg. Dr. Christel Oldenburg (SPD)

III. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Frau Senatorin Anja Hajduk
Herr Staatsrat Christian Maaß
Herr OBD Jörn Walter
Herr LBD Andreas Kellner
Herr EBD Wilhelm Schulte
Herr LRD Dietrich Hogleve
Herr LRD Dr. Thorsten Sevecke
Herr LRD Peter Lindlahr
Herr LRD Ullrich Werner
Herr EBD Werner Koch
Herr Wiss. Ang. Dr. Christan Schuppe
Frau Wiss. Ang. Gabriele Bohnsack Häfner
Herr Hans-Jochen Hinz GF LSBG
Herr Uli Hellweg GF IBA GmbH
Herr Heiner Baumgarten GF IGS GmbH

Behörde für Wirtschaft und Arbeit

Herr Senator Axel Gedaschko
Herr LRD Lutz Peterscheck
Herr RD Jörg Bredenbach
Herr OAR Manfred Lojenburg
Herr AM Michael Stange

Finanzbehörde

Herr ORR Rolf Rohloff

Behörde für Wissenschaft und Forschung

Frau Wiss. Ang. Dr. Birgit Gruner

IV. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei

Svenja Ilsemann, Friederike Lünzmann

V. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

Ca. 30 Personen

Zu TOP 1

Keine Niederschrift, siehe gemeinsamen Bericht des federführenden Wirtschaftsausschusses und des mitberatenden Stadtentwicklungsausschusses an die Bürgerschaft.

Zu TOP 2

Der Vorsitzende dankte zunächst den Geschäftsführern der IBA GmbH und der IGS GmbH für die Möglichkeit, in den Räumen der Gesellschaften zu tagen sowie für die Information über den derzeitigen Planungs- und Entwicklungsstand zu den Vorhaben anhand des Stadtmodells vor Sitzungsbeginn.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bezogen sich eingangs auf die Ausführungen in der Drucksache und hoben die Internationale Bauausstellung (IBA) und die Internationale Gartenschau (IGS) 2013 als wichtige Motoren für das Leitprojekt „Sprung über die Elbe“ hervor. Mit Blick auf die Lage der Elbinsel kennzeichnete die Stadtentwicklungsstrategie für Wilhelmsburg, unter ausdrücklicher Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien, eine besondere Binnenentwicklung, die ohne Inanspruchnahme von Flächen verwirklicht werden könne. Zur IBA erläuterten sie, die erste in Hamburg stattfindende Bauausstellung habe sich die drei Leitthemen: „Kosmopolis, Metrozonen und Stadt im Klimawandel“ für eine integrierte Stadtteilentwicklung gesetzt. Hierfür seien die sieben in der Drucksache aufgeführten IBA-Exzellenzkriterien entwickelt worden, die im Hinblick auf die Projektauswahl wirksam werden sollen. 2007 und 2008 seien darüber hinaus Wettbewerbsentscheidungen zu den Schlüsselprojekten Open House, Weltquartier, Haus der Projekte und anderen getroffen worden. Zudem würden die IBA Aktivitäten auch kulturelle Projekte sowie Ausstellungen und Präsentationen umfassen, um vor allem die Bewohner Wilhelmsburgs sowie alle Hamburger in einen Dialog einzubinden. Die Drucksache enthalte zudem in Bezugnahme auf die mit der

Drucksache 18/3023 sowie im Rahmen des Haushaltsplans 2007/2008 bewilligten Mittel Darstellungen zur bisherigen Ausgabenentwicklung von 2006 bis 2008.

Hinzu kämen die Planungen für die IGA mit dem Ziel, eine neugestaltete und dauerhafte Parkanlage in zentraler Lage zu schaffen. Die IBA und IGS GmbH würden im Übrigen als Gleichordnungskonzern zusammenarbeiten, sodass eine integrierte Planung für beide Vorhaben sichergestellt sei. Für das Jahr 2013 werde für die IGA – mindestens 2,5 Millionen Gäste und 4 Millionen Einlässe vorausgesetzt – auf der Grundlage eines Gutachtens von einem ausgeglichenen Betriebshaushalt ausgegangen.

Zu den dazugehörigen Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der Umsetzung des Leitprojekts „Sprung über die Elbe“ berichteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, im Haushaltsplan-Entwurf 2009/2010 sowie der mittelfristigen Finanzplanung seien hierfür beachtliche Mittel eingeworben worden. Beispielhaft nannten sie die Modernisierung des S-Bahnhofs Wilhelmsburg, den Ausbau der Wasserwege und die Verbesserung der Anbindung der südlichen Stadtteile sowie den Ausbau des Aßmannkanals, durch den zukünftig eine Barkassenverbindung von den Landungsbrücken zum Bürgerhaus Wilhelmsburg entstehe. Zudem werde eine weitere wasserseitige Verbindung von der Innenstadt bis zum Reiherstieg geplant. Insgesamt würden bis 2012 107,5 Mio. Euro bereit gestellt. Etwas mehr als 30 Mio. Euro seien für 2009 vorgesehen und mehr als 22 Mio. Euro für 2010. In den Folgejahren würden die Mittel auf ähnliche Weise verteilt.

Die Infrastrukturmaßnahmen müssten das Gesamtkonzept IBA und IGS so begleiten, dass die Realisierung bis 2013 zu einem Erfolg für das Projekt „Sprung über die Elbe“ führe, deswegen seien die Mittel zum gegenwärtigen Zeitpunkt in diesem Umfang bereitgestellt worden, damit die Planung weiter konkretisiert und der Bürgerschaft anschließend zur Beschlussfassung vorgelegt werden könne. In dieser Drucksache werde die Größenordnung der Planungen verdeutlicht, beispielsweise für den Bahnhof Wilhelmsburg, die Erschließungskosten für die neue Mitte Wilhelmsburgs und auch die Kosten für Sport- und Veranstaltungshallen würden beziffert. Darüber hinaus verwiesen sie darauf, dass der „Sprung über die Elbe“ über Wilhelmsburg hinaus auch Infrastrukturmaßnahmen bis Harburg hinsichtlich der Entwicklung der Schlossinsel durch die denkmalgerechte Ufersicherung der Promenaden und die Instandsetzung der vorhandenen Brücken sowie den Neubau einer Fußgängerbrücke einbeziehe.

Abschließend stellten sie fest, die Drucksache stelle einen notwendigen Schritt zu mehr Transparenz für das wahrscheinlich größte Vorhaben dieser Legislaturperiode dar, der zudem durch die Durchführung der Sitzung vor Ort in Wilhelmsburg unterstrichen werde.

Die SPD-Abgeordneten erklärten, sie hätten den Sitzungsort vorgeschlagen, um die Bürgerinnen und Bürger vor Ort an einem offenen und transparenten Verfahren zu beteiligen. Sie stellten fest, grundsätzlich bestünde Einigkeit darüber, dass die Maßnahmen im Rahmen des Projekts „Sprung über die Elbe“, insbesondere die IBA und IGS, für den Stadtteil Wilhelmsburg einen großen Fortschritt bedeuten würden. Auch wenn die zentralen Ziele und Themenvorstellungen der IBA richtig gewählt seien, gebe es dennoch eine Reihe von Fragen. Der zukünftige Verlauf der Wilhelmsburger Reichsstraße stelle eine große Chance dar, die Trassenführung in einer für die Bewohner verträglicheren Form zu gestalten. Sie wollten wissen, wie weit die Gespräche mit dem Bund über die Finanzierung gediehen seien und ob die Möglichkeit bestünde, die gesamte Finanzierung für eine Bundesstraße vom Bund zu erhalten. Dazu baten sie die Senatsvertreterinnen und -vertreter anzugeben, welche Priorität der Ausbau als Bundesautobahn habe und ob alternativ zur Verlagerung der Reichsstraße in das Gleisbett eine westliche Führung der Trasse erwogen werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, die Verlagerung der Reichsstraße werde sehr intensiv mit dem Bund, in dessen Zuständigkeit die Straße falle, beraten. Die Sanierungsbedürftigkeit stehe dabei außer Frage, sodass eine Einigung zur Verlegung der Trasse in Kürze erfolgen solle. Die konkrete Planung beziehe sich auf eine östliche Verlagerung auf das Gleisbett und die hierzu notwendige Zustimmung des Bundesministers werde sehr bald erwartet. Dies könne - die Zustimmung des Bundes vorausgesetzt - auch in Form einer Bundesfernstraße geschehen. Die Finanzierung trage im Wesentlichen der Bund,

wobei eine Beteiligung Hamburgs, über die sie zeitnah informieren würden, nicht ausgeschlossen sei. Mit der Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße sei eine große Chance für die Weiterentwicklung der Mitte Wilhelmsburgs verbunden, über die sie, wenn Klarheit über die Entscheidung erreicht sei, in einen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern eintreten würden.

Die SPD-Abgeordneten fragten nach, ob die Realisierung der Verlagerung, wenn der Bund seine Zustimmung in Kürze gebe, rechtzeitig zur IBA bis 2013 möglich sei. Demgegenüber wollten sie wissen, ob eine andere Trassenplanung als Variante nicht zu diesem Zeitpunkt realisiert werden könne. Die Verlagerung ins Gleisbett zöge zudem neue Lärmschutzmaßnahmen nach sich, zu denen sie fragten, ob die Ausrichtung auch das östlich angrenzende Wohngebiet umfassen werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, der Lärmschutz werde vollständig realisiert. Die Verlagerung in westlicher Richtung gestalte sich schwierig, ergänzten sie und führten aus, obwohl noch keine endgültige Entscheidung über die Verlagerung in östlicher Richtung gefallen sei, müsse diese als erfolgversprechende Option betrachtet werden. Die westliche Führung der Wilhelmsburger Reichsstraße greife unmittelbar - entweder im Norden oder im Süden beziehungsweise auf beiden Seiten - in die Führung der Hafenuferspanne ein. Zudem wären mit dieser Variante sehr hohe Kosten verbunden. Eine Vernetzung der Straßen werde auch deswegen kritisch gesehen, weil diese Planung weit über eine vierspurige Straßenführung hinaus gehen würde. Der Bau einer Westtangente bedeute auch, dass eine Querung über den Spreehafen realisiert werden müsse, mit der hohen Kosten und weiteren Fragen für die Straßenplanung verbunden seien. Die Wilhelmsburger Reichsstraße sei vornehmlich nicht durch Hafenverkehre, sondern durch Anbindungsverkehre aus dem Hamburger Süden mit rund 45 000 Fahrzeugen täglich gekennzeichnet, die mit anderen Verkehren, die heute auf der Trasse Köhlbrandbrücke beziehungsweise bei einer Südumfahrung mit den von der A 26 kommenden Hafenverkehren kombiniert werden müssten. Diese Verkehrsknotenproblematik sei kurzfristig auf keinen Fall lösbar, unterstrichen sie zusammenfassend. Demgegenüber bedeute eine östliche Verlagerung in jedem Fall eine vierspurige Planung, stellten sie klar.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE erklärten, aus ihrer Sicht sei die Verlagerung der Reichsstraße auf das Gleisbett mit einem Ausbau verbunden, der die bisherige Straße deutlich verändere. Deswegen würden sie das Vorhaben für die Bewohner Wilhelmsburgs als sensibel und auch beunruhigend bezeichnen. Aus diesem Grund baten sie die Senatsvertreterinnen und -vertreter, insbesondere unter Bezugnahme auf die Seite 11 der Drucksache, genauer zu erläutern, warum keine Alternativen zur Verlagerung der Straßenführung aufgezeigt würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter entgegneten, die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE hätten ihre Ausführungen missverstanden. Die Planungen für die IBA und IGS seien vor der Planung für die Verlagerung der Reichsstraße entstanden und darüber hinaus ursprünglich auch nicht an diese gekoppelt gewesen. Nichtsdestotrotz sei gegenwärtig in diesem Zusammenhang die Chance zur Verlagerung der Straße gegeben, sodass sie an einer Realisierung mit dem Bund arbeiten würden. Der Bericht über den Planungsstand zur IBA und IGS wäre ohnehin vorgelegt worden, wodurch ein zeitlicher Zusammenhang für die Einbindung der ohnehin notwendigen Straßensanierung in die Gestaltung entstanden sei. Die B 75 sei sanierungsbedürftig, sodass sich die Verlagerung durch die Bündelung der Verkehrswege vorteilhaft auf den gesamten Stadtteil auswirken würde. Wenn der Bund seine Zustimmung gebe, bestünde bei gleichzeitiger Umsetzung des Lärmschutzes im Dialog mit den Bürgern eine große Chance für diese Verbesserung, für die sie um Unterstützung von allen Abgeordneten bitten würden. Sie betonten, die Kritik der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE sei für sie nicht nachvollziehbar, weil durch die Verlagerung vollkommen neue Optionen für die Entwicklung von Wilhelmsburgs Mitte eröffnet würden.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE gaben den Senatsvertreterinnen und -vertreter Recht darin, dass die gegenwärtige Situation 2004 noch nicht absehbar gewesen sei. Die Projekte IBA und IGS seien zweifellos eine Chance für weitergehende Entwicklungen, dennoch bleibe die Situation auf der Elbinsel durch die Bündelung der Straßenführung eine empfindliche Zone. Sie unterstrichen ausdrücklich ihre Auffassung, dass die Projekte im Zusammenhang mit einer Infrastrukturentwicklung stünden. Der entscheidende Punkt sei die Akzeptanz der Veränderungen von der Bevölkerung. Hierzu müsse festgestellt werden, dass die Verlagerung vor Ort keineswegs ausdiskutiert sei. Insofern stelle sich die Frage nach möglichen Alternativen und dem Umgang damit. Hervorzuheben sei, dass mit der Kenntnisnahme dieser Drucksache für die Stadtentwicklung auf den Elbinseln entscheidende Rahmenbedingungen geschaffen würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, die Verlagerung der Reichsstraße hätte nicht zum Gegenstand der Drucksache gemacht werden können, weil die Entscheidung hierüber noch nicht gefallen sei. Sie seien sich des berechtigten, hohen Interesses der Öffentlichkeit in Wilhelmsburg bewusst und würden sich deswegen auf die Diskussion vorbereiten und diese aktiv suchen. Sie stimmten den Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE darin zu, dass die Planungen für die Stadtentwicklung und die Infrastruktur zusammengehörten und verwiesen auf den thematischen Zusammenhang, den die IBA mit dem Thema Metrozonen geschaffen habe. Dabei gehe es gerade um die Gestaltung innerstädtischer Peripherien als Stadträume der Innenentwicklung und die Aufhebung der räumlichen Trennung durch große Infrastrukturwege. Dieses Leitmotiv sei sowohl klug als auch zukunftsweisend gewählt und die Verlagerung der Reichsstraße passe darüber hinaus unglaublich gut in diese Konzeption hinein.

Die CDU-Abgeordneten merkten an, die Verlagerung der Reichsstraße auf die Bahntrasse sei bereits 2000 in der Zukunftskonferenz Wilhelmsburg diskutiert worden. Die historisch gesehen viel weiter zurückreichende aber bislang gescheiterte Diskussion über die Zukunft des Hamburger Südens müsse vor allem für die Bevölkerung einen angemessenen Zugewinn, zu dem ein ausreichender Lärmschutz und Infrastrukturmaßnahmen gehörten, bringen. Insofern gaben sie den Senatsvertreterinnen und -vertreter Recht darin, dass die Planungen eine geschickte Kombination darstellten, die mit der Option auf die Verlagerung der Reichsstraße seit dem Sommer 2008 hervorragend ergänzt würde. Bei genauer Betrachtung der Drucksache würde zudem deutlich, dass beide Varianten, auch der Ausbau der Reichsstraße im Status quo Zustand, dargelegt würden. Sie unterstützten die Forderung der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE nach einer weitreichenden Information der Bevölkerung, im Rahmen derer sensibel über die Folgen beider Varianten aufgeklärt werden müsse. Trotz der damit einhergehenden Veränderungen seien sie vom positiven Zugewinn der Maßnahmen überzeugt, weil neben den Vorteilen für das neue und alte Bahnhofsviertel auch Möglichkeiten geschaffen würden, die Mitte Wilhelmsburgs im Rahmen von bisher ungeahnten Konzepten weiterzuentwickeln. Diese Überlegungen gehörten in die gesamte Abwägung mit den durchaus vorhandenen kritischen Stimmen hinein. Mahnend hoben sie hervor, dass über ein Gesamtverkehrskonzept für den Süderelberaum einschließlich der Elbinseln geredet werde, das nicht an der südlichen Kornweide beginne und am Spreehafen ende. Derzeit müsse eine fundierte Entscheidung über die Richtung dieses Gesamtkonzepts getroffen werden, damit die einmalige Chance, die bis 2013 bestünde, genutzt werde. Letztendlich stelle sich die Frage, ob die angestoßenen Projekte auch in dem vorgegebenen Zeitrahmen unter Berücksichtigung der vielen Puzzleteile, zu denen nicht nur die Reichsstraße gehöre, umgesetzt werden könnten.

Die SPD-Abgeordneten bemerkten, über die Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße als solche könne nicht ernsthaft gestritten werden, zumal die Forderung danach seit langem aus dem Stadtteil käme. Sollten sich im Verlauf der Planungen für die IBA günstige Rahmenbedingungen ergeben, spreche viel dafür, diese auch zu nutzen. Die fehlende Begeisterung für die Verlagerung hänge sicherlich auch damit zusammen, dass für viele Anwohner derzeit keine Einschätzung über das Ergebnis des gesamten Infrastrukturlpakets

möglich sei. Entgegen der Auffassung der Senatsvertreterinnen und -vertreter, habe ihrer Ansicht nach die Entscheidung, ob die Reichsstraße als Bundesstraße oder Autobahn realisiert werde, eine besondere Bedeutung für die Bewohner vor Ort. Insofern stelle sich die Frage, wie die Planung mit der Hafenuerspange verbunden werde und ob die Entscheidung darüber in einem Zusammenhang mit der Entscheidung, ob eine Bundesstraße oder Autobahn gebaut werde, stehe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, angesichts des bestehenden Zeitdrucks werde die Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße als Bundesstraße angestrebt. Insofern würde diese Straßenführung unabhängig von der Entscheidung über die Trassenführung der Hafenuerspange geplant. Sie wiederholten, die Planung beinhalte die Verlagerung der B 75 als vierspurige Bundesstraße. Dennoch hätten Straßen eine Netz Wirkung, sodass die Verlagerung in einem Kontext mit der Abwicklung der Verkehre in Nord-Südrichtung und den Autobahnen A1 und A 7 sowie mit der Diskussion um die fehlende Ost-Westverbindung, der Hafenuerspange, gesehen werden müsse. Die Trassenführung für die Hafenuerspange sei Gegenstand einer Untersuchung, die aufgrund der großen Mehrheit für eine Verstärkung des Straßennetzes zügig vorangetrieben werde. Vor dem Hintergrund der laufenden Untersuchung hofften sie auf eine gute Lösung, hoben sie abschließend hervor.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE bekundeten ihr Unbehagen angesichts der Diskussion über die Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße und erinnerten in diesem Zusammenhang an eine Projektstudie der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) zur Neuordnung des Fernstraßennetzes Hamburg Wilhelmsburg, die im November verteilt worden sei. Dort sei nur eine Variante untersucht worden, nämlich die Verlegung der B 75 als Bundesautobahn nach Osten. Der Untersuchungsauftrag habe jedoch auch für eine zweite Variante gegolten, die den Rückbau der Reichsstraße durch die Verlagerung an die Bundesautobahn 1 vorsehe. Sie seien der Meinung, dass diese zweite Variante ausreichend geprüft werden müsse, weil es vor diesem Hintergrund, der zusätzlich durch die Diskussion über die Hafenuerspange aufgeladen werde, auch darum gehen müsse, ob eine Neuordnung des Fernstraßennetzes in Wilhelmsburg durch eine großflächige Lösung erzielt werden könne. Zur Rückgewinnung der Randzonen in der Metropole stelle sich die Frage, wie das Verhältnis zwischen Wohn- und Gewerbegebieten zukünftig geregelt werde. Sie seien irritiert davon, dass mitten in Wohngebieten, zum Teil in der Nähe eines Krankenhauses, sieben- bis achtstöckige Lagen von Containerlagern gesichtet würden, die zudem den entsprechenden Verkehr nach sich zögen und eine erhebliche Lärmbelastung bedeuteten. Diese Beobachtung gelte für mehrere Stellen und betreffe auch öffentliches Eigentum, auf dem sich Gewerbe ausbreite. Sie wollten wissen, ob dieser von ihnen als unerträglich empfundene Zustand verändert würde. Darüber hinaus sei ein sehr großes Gebiet im Osten Wilhelmsburgs als Logistikgebiet ausgewiesen, sodass sich perspektivisch gesehen der Eindruck aufdränge, dass die Wohngebiete weiterhin von den Auswirkungen des Gewerbes belästigt würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bedauerten, dass die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE die Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße, die ohnehin nicht Gegenstand dieser Drucksache sei, mit Unbehagen betrachten würden. Weitere Fragen zum gesamten Straßennetz könnten sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht beantworten, weil den Vorhaben die notwendige Entscheidungsreife fehle. Zum Spannungsfeld zwischen Wohn- und Gewerbegebieten erläuterten sie, im Gegensatz zur Städtebaustrategie des 20. Jahrhunderts sollen Wohn- und Gewerbegebiete zukünftig in einem gemischten Verhältnis nebeneinander existieren, weil damit dem Erhalt von Arbeitsplätzen und einer geeigneten Stadtentwicklung im Hafengebiet entsprochen werde. Dabei sei nicht das Containerlager, sondern der damit verbundene Verkehr das Hauptproblem. Insofern sei der Standort nicht optimal und es müsse über eine Verlagerung an einen günstigeren Ort nachgedacht werden. Ziel sei es, ein anderes Verhältnis der Nachbarschaften von Wohn- und Gewerbegebiet zu erreichen. Der Hafen gelte rechtlich als Industriegebiet, sodass insbesondere in

Wilhelmsburg ein verträglicher Ausgleich für die Koexistenz unter Beachtung des Lärmschutzes und der verkehrlichen Erschließung gefunden werden müsse. Gerade die Projekte entlang des Veringkanals dienten dazu, eine verträgliche Gestaltung mit dem unmittelbar angrenzenden Wohngebiet zu erreichen, um die dort angesiedelten bedeutenden Firmen zu halten.

Die SPD-Abgeordneten fragten unter Bezugnahme auf die Seite 15 der Drucksache, welche Ideen im Rahmen der IBA und der Verkleinerung der Freizone für die Öffnung des Spreehafens und den freien Zugang zum Wasser vorhanden seien. Sie wollten zudem wissen, wie der Planungsstand hinsichtlich des Umzugs der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter verwiesen zur ersten Frage auf die Seite 15 und erklärten, 2010 würde das Thema Spreehafen und Zollzaun in einer gewissen Form präsentiert. Sie hätten vor einem Jahr im Rahmen eines öffentlichen Projektauftrags „Ideen für die Veddel“ über 100 Vorschläge gesammelt, die in einen Wettbewerb gegeben würden. Maßgebliche Voraussetzung sei allerdings die Klärung der Trassenführung der Hafenuerspannung, weil eine nördliche Führung erhebliche Auswirkungen auf die Planungen für den Spreehafen hätte. Derzeit klar und finanziell gesichert sei, dass ein Rad- und Fußweg um den Spreehafen herum führen solle, der eine Verbindung zum Radweg durch den alten Elbtunnel erhalte und über die Zollhafenbrücke mittelfristig zur HafenCity führe. Zum Umzug der BSU nach Wilhelmsburg fügten sie ergänzend hinzu, im April 2009 werde der Wettbewerb für die Fläche, für die derzeit das Bebauungsplanverfahren im Bezirk Mitte laufe, ausgelobt. Nach Abschluss des Wettbewerbs im Herbst 2009 könnten die Bauarbeiten Ende 2010 beginnen, sodass von einer Fertigstellung 2013 ausgegangen werden könne.

Die SPD-Abgeordneten interessierte, ob die U 4 nach Wilhelmsburg verlängert werden solle. Sie baten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, die zeitliche Perspektive für eine Verlängerung darzustellen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten mit, derzeit stünden nur geringe Mittel für das Vorhaben zur Verfügung. Priorität habe zunächst die Verwirklichung der Stadtbahn, die intensiv verfolgt würde. Dennoch müsse die mögliche, spätere Trassenführung einer verlängerten U 4 in die Überlegungen einbezogen werden. Die Mittel seien für die Berücksichtigung der planerischen Vorbereitungen und nicht die eigentliche Planung der U-Bahn eingestellt worden, bis 2013 eine endgültige Entscheidung vorliege. Das Gesamtvolumen betrage 3 Mio. Euro und beinhalte im Wesentlichen Planungsmittel für den Bezirk Mitte, der eine ganze Reihe von Bebauungsplan- und Planfeststellungsverfahren betreiben müsse. Ergänzend verwiesen sie auf die vorhandene Anbindung durch die S-Bahn Station Wilhelmsburg. Der Bau der U 4 stünde mit dem Grundgedanken des Projekts „Sprung über die Elbe“ im Einklang und hätte insbesondere hinsichtlich der Planungen für den Kleinen Grasbrook eine größere Relevanz als für die IBA und IGS 2013.

Die Nachfrage der SPD-Abgeordneten, ob Trassen für zukünftige Planungen der U 4 freigehalten würden, bejahten die Senatsvertreterinnen und -vertreter und erläuterten, die Möglichkeit zur Verlängerung der U4 dürfe nicht verbaut werden.

Die CDU-Abgeordneten wollten zu den Planungen für die Harburger Schlossinsel wissen, ob der Zeitplan und die Vorbereitungen eingehalten würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hoben hervor, die Schlossinsel sei von Beginn an Bestandteil des „Sprungs über die Elbe“ und der IBA gewesen. Ab 2010 stünden Mittel bei einem eigenen Titel zur Verfügung, die mittelfristig fortgeschrieben würden. 2009 werde der Bebauungsplan zur Vorweggenehmigungsreife gebracht. Damit einher gehen werde der Antrag zur Entlassung der Schlossinsel aus dem Hafengebiet.

Die SPD-Abgeordneten baten die Senatsvertreterinnen und -vertreter auszuführen, wie Projekte finanziert würden, die überwiegend nicht aus öffentlichen Mitteln bestritten würden. Sie vermuteten, dass beispielsweise die Veringhöfe durch einen privaten Träger bzw. Projektentwickler konzipiert würden, sodass sich die Frage stelle, ob dieser Träger bereits gefunden sei. Zudem fragten sie, ob die Umsetzung für den Haushalt kostenneutral sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten, dass sie mit den IBA-Mitteln bewusst nur eine Spitzenfinanzierung leisten wollten, die ausdrücklich die Finanzierung durch Dritte vorsehe. Im Hinblick auf das Weltquartier sei zum Beispiel offenkundig, dass die Finanzierung durch öffentliche Gelder nicht ausreichen werde. Bei der Zufinanzierung durch Dritte gehe es keineswegs nur um andere öffentliche Stellen. Es sei typisch, dass bei den Infrastrukturprojekten auch Mischfinanzierungen angestrebt würden. Die Mehrheit der IBA Projekte würde überwiegend oder so gar ausschließlich privat finanziert, wobei zwei unterschiedliche Arten aufträten: zum einem Projekte, die bereits nach dem geltenden Planungsrecht auf den Weg gebracht worden seien, wie zum Beispiel das Baugenossenschafts- und Baugemeinschaftsprojekt Open House oder das Seniorenprojekt Veringeck. Andere Projekte, wie das größte am Haulander Weg mit 500 neugebauten Häusern, ein Hotelprojekt auf der Schlossinsel oder ein privates maritimes Kompetenzzentrum seien Projekte, die nur auf der Grundlage der sieben IBA Exzellenzkriterien gezielt in die Förderung aufgenommen würden. Dadurch würden diese privaten Projekte als IBA Projekte ausgewiesen und erhielten für besondere ökologische und soziale Maßnahmen eine Spitzenförderung.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE fragten nach, wie die Realisierungsaussichten angesichts der aktuellen, geänderten Rahmenbedingungen aussähen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, sie seien nach wie vor optimistisch, dass der enge Zeitplan mit den bestehenden guten privaten Projekten eingehalten werden könne. Gerade 2009 werde die Investorenakquisition, zum Beispiel durch eine privat finanzierte Bauausstellung auf dem IBA Gelände mit 150 Wohneinheiten, durchgeführt. Ende des Jahres werde man genaueres auch über die Auswirkungen der Finanzkrise wissen, wobei ein wachsendes Interesse privater Investoren und Endnutzer zu spüren sei.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE verwiesen auf die Seite 9 der Drucksache und baten die Senatsvertreterinnen und -vertreter näher zu erläutern, auf welche Weise die Bürger durch Gremien oder einen Dialog konkret beteiligt würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, bereits die Bewerbung um die Ausrichtung der IGA sei im Rahmen eines Bürgerbeteiligungsprozesses vor Ort begonnen worden. Die vorliegende Ideensammlung sei in der Bewerbungsbroschüre präsentiert worden und habe letztlich dazu geführt, dass Hamburg den Zuschlag bekommen habe. Dieser Bürgerdialog sei innerhalb des Expertengremiums fortgesetzt worden und finde derzeit in diversen Workshops zum Beispiel zum Thema „Spielen mit Kindergruppen“ oder zum Thema „Nutzung des Friedhofs an der Mengestraße“ statt. In den kommenden Arbeitsphasen, die für die Realisierung des Parks anstünden, würden die Beteiligungsmodelle angepasst und fortgeführt. Der zweimal im Jahr stattfindende Bürgerdialog bilde ein Kernstück und fasse die im Stadtteil geführten Diskussionen in einer Dokumentation zusammen. Ein wenig besorgniserregend sei allerdings die Beteiligung der großen Gruppe von Migranten, für die über die traditionelle Form wie den Bürgerdialog hinaus, eine aufsuchende Form der Beteiligung entwickelt werden müsse. Dies sei im Rahmen des Projekts Weltquartier vor einem Jahr mit großem Erfolg geschehen, berichteten sie und sprachen sich für die Entwicklung weiterer innovativer Formen der Bürgerbeteiligung aus.

Die SPD-Abgeordneten erklärten, ihrer Einschätzung nach gebe es viele Bürgerinnen und Bürger in Wilhelmsburg, die sich im Laufe der Jahre sehr intensiv mit dem Thema befasst

hätten und zudem mittlerweile über viel Sachverstand verfügten. Sie sprachen sich deswegen dafür aus, das Thema im Rahmen einer öffentlichen Anhörung zu vertiefen und beantragten sogleich die Durchführung einer Anhörung gemäß Paragraf 59 Absatz 1 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft in Wilhelmsburg. Den fachkundigen Bürgern solle vor Ort noch einmal die Gelegenheit gegeben werden, ihre Ansichten darzustellen, damit der Dialog auch tatsächlich begonnen werde.

Der Vorsitzende stellte klar, dass öffentliche Anhörungen entsprechend Paragraf 59 Absatz 1 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft als Minderheitenrecht mit einem Quorum von einem Viertel der Mitglieder eines Ausschusses beantragt werden könnten. Er gab anschließend den Fraktionen Gelegenheit sich zum Antrag der SPD-Fraktion zu äußern.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE erklärten, sie würden den Antrag unterstützen, damit diese zentralen Themen demnächst vor Ort in Wilhelmsburg diskutiert werden könnten.

Die CDU-Abgeordneten zeigten sich irritiert über die Einschätzung, die Bürger würden nicht ausreichend beteiligt und befürchteten, dass die Beteiligung an einer öffentlichen Anhörung nicht über das übliche Maß hinaus gehen werde. Dahin gestellt bleibe, ob das Verfahren produktiv oder lediglich Effekthascherei sei.

Die GAL-Abgeordneten stimmten der Durchführung einer Anhörung, trotz des bei ihnen entstandenen Eindrucks einer leichten parteipolitischen Profilierung, zu.

Die SPD-Abgeordneten entgegneten, diese Auffassung hätten die GAL-Abgeordneten vor einem Jahr nicht vertreten und zudem wundere es sie, dass an der Produktivität der Beiträge der Bürger zu einer öffentlichen Anhörung gezweifelt werde. Die vorliegenden Planungen seien weitreichend und einschneidend und deshalb sollten die Anregungen und Meinungen der Bevölkerung vor Ort angehört werden.

Die CDU-Abgeordneten entgegneten, die SPD-Abgeordneten hätten ihre Aussagen falsch interpretiert. Sowohl auf Bürgerschaftsebene als auch im Bezirk würden die CDU- und GAL-Abgeordneten das Verfahren von Beginn an begleiten. Darüber hinaus habe zu keiner Zeit ein Dissens darüber bestanden, die Ideen und Vorschläge der Bevölkerung zu berücksichtigen.

Der Vorsitzende kam sodann zur Abstimmung über den Antrag der SPD-Fraktion, eine öffentliche Anhörung gemäß Paragraf 59 Absatz 1 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft zu Drucksache 19/1754 durchzuführen. Das erforderliche Quorum kam zu Stande.

Zu TOP 3

Keine Niederschrift, siehe Stellungnahme an den federführenden Umweltausschuss.

Zu TOP 4

Keine Niederschrift, siehe Bericht an die Bürgerschaft.

Zu TOP 5

Keine Niederschrift, siehe Bericht an die Bürgerschaft.

Zu TOP 6

Es lagen keine Wortmeldungen vor.

gez. Jan Quast (SPD)
(Vorsitz)

gez. Hans-Detlef Roock
(CDU)
(Schriftführung)

gez. Svenja Ilsemann
(Sachbearbeitung)