

Bericht

des Stadtentwicklungsausschusses

über die Drucksache

19/2471: Ausbau BAB A 7 – Städtebauliche und landschaftsplanerische Optimierung; Deckelergänzungen und Deckelnutzungen (Senatsmitteilung)

Vorsitz: **Karin Timmermann (i.V.)**

Schriftführung: **Hans-Detlef Rook**

I. Vorbemerkung

Die Drs. 19/2471 war dem Stadtentwicklungsausschuss am 10. März 2009 gemäß § 53 Absatz 1 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft im Vorwege überwiesen worden. Der Ausschuss befasste sich abschließend in seiner Sitzung am 30. April 2009 mit der Vorlage.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bezogen sich einleitend auf die Ausführungen in der Drucksache. Hamburg trage mit freiwilligen Maßnahmen zur Erweiterung des Deckels über die A 7 bei, um dadurch das Zusammenwachsen der Gebiete, die bisher durch die Schneise geteilt wurden, zu unterstützen. Die nutzbaren Flächen auf dem Deckel könnten zwar nicht im eigentlichen Sinn bebaut werden, stünden aber für Grün- und Sportflächen zur Verfügung, sodass ein erheblicher Flächengewinn zu verzeichnen sei. Dazu kämen die in der Nähe der Autobahn durch den Lärmschutz geschaffenen hochwertigen Wohnungsbauflächen.

Die Zusatzmaßnahmen würden im Wesentlichen von Hamburg übernommen, wobei die Gegenfinanzierung aus der Verwertung aufgewerteter Flächen nicht ausreiche, um die Lücke vollständig zu schließen. Infolgedessen würde zu gegebener Zeit ein Teilbeitrag aus dem Hamburger Haushalt finanziert.

Die fast 4 Kilometer lange Strecke setze sich aus den drei Teilbereichen: Stellingen mit 980 Metern Länge, Schnelsen als reine Zusatzmaßnahme Hamburgs mit 560 Metern und Bahrenfeld/Othmarschen mit 730 Metern, die der Bund vorgesehen habe und 1.300 Metern, die Hamburg zusätzlich bauen wolle. Durch die Überdeckung werde die Lärmreduzierung in den genannten Bereichen deutlich über die Grenzwerte hinaus realisiert. Auf dem Deckel werde ein hoher Anteil für die Kleingartennutzung bereitgehalten. Die Mehrkosten für Hamburg bezifferten sie mit 167 Millionen Euro, worin die erforderlichen Investitionen, die Planung und die kapitalisierte Unterhaltung enthalten seien. Die ausgesprochen schwierige Suche nach Verwertungsflächen für die Gegenfinanzierung, habe sich in der Praxis auf die betroffenen Bezirke Altona und Eimsbüttel reduziert. Im Ergebnis seien dies einschließlich der Trabrennbahn Bahrenfeld 19 Flächen, sodass insgesamt ein Erlös von 126 Millionen Euro festgestellt werden könne. Übrig bleibe eine Finanzierungslücke von 41 Millionen Euro. Mit einer klei-

nen Ausnahme sei die Nutzung der Verwertungsflächen ausschließlich Wohnnutzung, sodass mindestens 1.900 Wohneinheiten in einer innerstädtischen Lage realisiert werden könnten. Da die Verwertungsflächen derzeit genutzt würden, müssten Ersatzangebote gemacht werden. Für die öffentlichen Freiflächen seien Umstrukturierungen, Arrondierungen und ähnliche Maßnahmen, die im Zusammenhang mit den eigentlichen Deckelflächen stünden, vorgesehen. Für die Sportflächen sei eine Konzentration der Nutzung geplant – diese Entwicklung hätte sich ohnehin ergeben, weil die heute vorhandenen Flächen nicht mehr in diesem Umfang unterhalten werden könnten.

Die Kleingärtner würden entsprechend der „Anschlussregelung zum 10 000er Vertrag“ Ersatzflächen bekommen, die zum Umzugszeitpunkt bereitgestellt würden. Davon betroffen seien 565 Parzellen, von denen 470 auf dem Deckel untergebracht werden könnten. Die 95 Parzellen, die rein rechnerisch unter dem Vorbehalt der derzeit möglichen Vorplanungen übrig blieben, sollen in bestehende Anlagen im Umfeld verlagert werden. Dabei erfolge die Verlagerung unter der Maßgabe, dass alle Ersatzangebote in räumlicher Nähe zum Bestand lägen. Es gebe eine planungsrechtliche Sicherung durch die Planfeststellung im Rahmen eines Bebauungsplans für die Deckelfläche. Gemeinsam mit dem Landesbund und den betroffenen Kleingartenvereinen werde ein Umzugsmanagement installiert. In der Anlage 8 der Drucksache werde das Zeitmanagement in einer vorläufigen Übersicht dargestellt. Die Verfahrensdauer der einzelnen Schritte stehe in diesem frühen Stadium der Planung noch nicht ganz exakt fest, dennoch sei klar, dass der erste Umzug von Kleingärten auf den Deckel im Bereich Stellingen frühestens 2014 stattfinden könne. Anschließend sei die Fertigstellung des Deckelbereichs in Schnelsen 2015 und ein Jahr später im Bereich Othmarschen geplant. Alle erforderlichen Planungen lägen in der Verantwortung des Senats, weil der Abstimmungsbedarf für den Autobahnausbau außerordentlich intensiv sei. Zudem müssten der Senat beziehungsweise die Bürgerschaft und nicht die Bezirke für die Finanzierung der einzelnen Flächen und die Umsetzung der Maßnahme, die von gesamtstädtischer Bedeutung sei, gerade stehen. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter versicherten, dass die Verfahren in sehr enger Abstimmung und Kooperation mit den Bezirken und den bezirklichen Gremien durchgeführt würden. Derzeit erarbeite die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) die Projektstruktur und ermittle zugleich die erforderlichen Planungskapazitäten und Verfahrenskonzepte.

Die CDU-Abgeordneten begrüßten die zuletzt getroffene Ankündigung außerordentlich und betonten, die enge Abstimmung mit den Bezirken sowie die Unterrichtung über alle Schritte sei ein Ansatz, den sie stets verfolgt hätten. In Bezugnahme auf die Seite 3 der Drucksache, wollten sie zum Punkt 3.4 wissen, ob die Verlängerung des Deckels bis zur Behringstraße, für die sie sich auf jeden Fall einsetzen würden, mittlerweile geklärt worden sei. Für ihre Fraktion gelte die politische Vorgabe, dass der Deckel in einer möglichst langen Form realisiert werden solle. Von der Verlängerung des Deckels bis zur Behringstraße sei die Verlagerung eines Großteils der Kleingärten abhängig. Andernfalls würde ein erheblicher Flächenanteil fehlen. Sie fragten des Weiteren zu den auf der Seite 5 der Drucksache aufgeführten voraussichtlichen Kosten, ob die Verlängerung bis zur Behringstraße in den mit 86 Millionen Euro angegebenen Baukosten enthalten sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, die Planung sei noch nicht soweit gediehen, dass die Baukosten zum gegenwärtigen Zeitpunkt Angaben über eine Verlängerung bis zur Behringstraße enthalten könnten. Die Länge des Deckels stelle eine wesentliche Überlegung der Senatsentscheidung dar. Zudem habe die Deputation im Rahmen ihrer Befassung deutlich gemacht, dass die Verlängerung bis zur Behringstraße wünschenswert sei. Die Planungsvoraussetzungen für die dafür notwendige Verlagerung der Autobahnmeisterei lägen allerdings nicht in der Hand des Senats, da es sich um eine im Eigentum des Bundes befindliche Fläche handele. Der Senat sei stets um eine Fortsetzung der Gespräche hierüber bemüht gewesen. Hervorgehoben werden müsse auch, dass die Verlängerung bis zur Behringstraße nicht in die Kleingartenflächen beziehungsweise die Ersatzflächen eingerechnet worden sei. Es sei geplant, die Frage der Verlängerung bis Ende September mit dem Bund zu klären. Die vorliegende Drucksache sei das Ergebnis einer intensiven gemeinsamen Arbeit mit den Bezirken, wobei in einer verhältnismäßig kurzen Zeitspanne ein sehr umfassen-

des Paket zustande gekommen sei. Um die Vorlage nicht weiter zu verzögern, sei die Fläche der Autobahnmeisterei zunächst nicht einbezogen worden.

Die CDU-Abgeordneten wiesen darauf hin, die Verlängerung habe den Vorteil, dass die neu geschaffenen Kleingartenflächen in unmittelbarer Nähe der bestehenden Flächen untergebracht werden könnten. Deshalb müssten die Flächen unbedingt für die Verlagerung der Kleingärten gewonnen werden, verstärkten sie noch einmal ihr Ansinnen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter nahmen die Anregung auf und bestätigten, sie würden sich für die Verlängerung einsetzen. Bis September würde im Rahmen des Prüfungsprozesses auch abgewogen, ob die zusätzlichen Kosten für Hamburg tragbar wären und gegebenenfalls würde auch die Bürgerschaft damit befasst werden.

Die SPD-Abgeordneten erklärten, sie würden die Auffassung hinsichtlich der Notwendigkeit einer Verlängerung des Deckels teilen. In diesem Zusammenhang wollten sie wissen, ob die daraus resultierende Finanzierungslücke zulasten der Kleingärtner gehen würde. Die Kleingärtner befürchteten, dass weitere Kleingartenflächen für die Umsetzung des Deckelprojekts herangezogen würden. Sie baten die Senatsvertreterinnen und -vertreter deswegen im Interesse der Kleingärtner mitzuteilen, ob die Drucksache eine endgültige Aussage über die Anzahl der zu verlagernden Kleingartenflächen enthalte.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, die Überlegungen zur Gegenfinanzierung seien mit starker Unterstützung der Bezirke betrieben worden. Dabei sei für ein verbindliches und schlüssiges Ergebnis besonders darauf geachtet worden, Flächen zu finden, die ohne Konflikte genutzt werden könnten. Der Senat habe akzeptiert, dass es eine gewisse Finanzierungslücke gebe – diese führe jedoch nicht dazu, dass weitere Kleingartenflächen verlagert werden müssten. Davon unbenommen seien zukünftige Optionen, in Zusammenarbeit mit den Bezirken Eimsbüttel und Altona weitere Flächen zu entwickeln, wobei in dieser Hinsicht derzeit kein Spielraum vorhanden sei. Sie verdeutlichten, im Hinblick auf die Kleingärten solle im Sinne der Betroffenen jedoch Klarheit und Transparenz, vor allem vor dem Hintergrund der erforderlichen Umzüge, geschaffen werden. Sie sicherten zu, dass die Verlagerung weiterer Flächen ausgeschlossen sei.

Zur Berechnung der Erlöse gaben die Senatsvertreterinnen und -vertreter an, diese sei gemeinsam mit den Bezirken und insbesondere der Finanzbehörde erfolgt. Diese habe bewusst vorsichtige Erlösermittlungen angestellt, damit den Planungen eine seriöse Rechnung zugrunde liege.

Die SPD-Abgeordneten fragten, ob die Verwertungsflächen einzeln im Höchstgebotsverfahren angeboten oder ob zusammenhängende Flurstücke für die Ausschreibung gebildet würden. Sie wollten auch wissen, wann mit dem Verkauf der Flächen begonnen werde. Im Zusammenhang mit dem Verkauf der noch im Betrieb befindlichen Trabrennbahn baten sie die Senatsvertreterinnen und -vertreter darzustellen, wie der zeitliche Ablauf für die Kombibahn in Hamburg Horn sei und wann die Drucksache dazu vorgelegt werde.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, die Kombibahn läge in der Zuständigkeit der Behörde für Kultur, Sport und Medien. Gleichwohl sei es richtig, dass der Vorgang derzeit bearbeitet würde, einen genauen Zeitpunkt könnten sie jedoch nicht nennen. Darüber hätten sie eine verbindliche Darlegung des aus dem Verkauf der Trabrennbahn erzielten Erlöses beabsichtigt.

Zu den anderen Fragen führten sie aus, im Augenblick würden die Verfahren strukturiert. Bei der Betrachtung der Verwertungsflächen, die der Drucksache als Anlagen beigefügt seien, werde in der Spalte „zukünftige Nutzungen“ dargestellt, wie die Struktur der Bebauung in etwa unter Berücksichtigung der umgebenden Bebauung aussehen solle. Wann die einzelnen Verfahren für die insgesamt 19 Verwertungsflächen stattfinden, müsse noch geklärt werden. Insbesondere in Altona nehme der zeitliche Ablauf der Vermarktung der Flächen einen großen Stellenwert ein, für dessen Planung die BSU noch etwas Zeit benötige.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE bat die Senatsvertreterinnen und -vertreter aufzuklären, welche Angabe für die zusätzlichen Wohnungsbaupotenziale stimmen würde. In der Drucksache werde die Zahl 1.600 genannt, die im Widerspruch zu der hier getroffenen Angabe von 1.900 Wohneinheiten stehe.

Zur Anlage 4 der Drucksache fragten sie, ob sich die geringe Prozentzahl, die für den Geschosswohnungsbau vorgesehen sei, noch verändern würde.

Sie bemerkten, den Inhalten der Drucksache würden sie grundsätzlich nicht zustimmen. Obwohl sie die Überdeckelung begrüßten, fehle ihnen bei der Finanzierung durch die Grundstücksverkäufe eine deutliche Ausrichtung auf den sozialen Wohnungsbau. Hinzu komme der Umgang mit dem Bürgerbegehren in Altona, den seine Fraktion nicht gutheißen würde. Ein dritter Kritikpunkt betreffe die Kombibahn, über die ohne ausreichende Beteiligung der betroffenen Bevölkerung entschieden worden sei. Hierzu werde bereits jetzt im Bezirk Mitte ein Mediationsverfahren vorbereitet. Trotz der im Zusammenhang mit der Überdeckelung einhergehenden positiven Aspekte Stadtreparatur und Lärmschutz, finde die vorliegende Maßnahme keine Zustimmung von ihrer Seite.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter entgegneten, sie könnten die Kritik des Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE zum Teil akzeptieren, da über die Gestaltung der Verdichtung und Schaffung von neuem innerstädtischen Wohnraum durchaus diskutiert werden könne. Der Bedarf an zusätzlichen Wohnungen sei jedoch unzweifelhaft vorhanden, sodass es aus ihrer Sicht eine Verpflichtung zur Nutzung des Potenzials gebe. Dagegen könnten sie die Argumentation hinsichtlich des Bürgerbegehrens nicht nachvollziehen. Aus der Gesamtprojektierung heraus sei für sie klar geworden, dass der Bezirk Altona darüber nicht in alleiniger Verantwortung entscheiden könne. Deswegen wäre eine Abstimmung, die im Fall eines Scheiterns zu einer Evokation vonseiten des Senats geführt hätte, kein ehrlicher Umgang mit den Betroffenen gewesen. Aus diesem Grund hätten sie rechtzeitig deutlich gemacht, dass die Planung von gesamtstädtischer Bedeutung sei. Gleichwohl würden sie direkten demokratischen Verfahren vor dem Hintergrund einer möglichen Umsetzung eine besondere Wichtigkeit beimessen. Im Interesse einer politischen Kultur müsste jedoch rechtzeitig transparent gemacht werden, wenn die Umsetzung der Forderungen nicht realisiert werden könne. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter traten der Kritik, sie würden die Argumente der Betroffenen nicht genügend berücksichtigen, entgegen und sagten, sie hätten sich in vielen, intensiven Gesprächen um entsprechende Regelungen bemüht und einen gewissen, wenn auch nicht vollständigen, Interessenausgleich sichergestellt. Sie gaben ferner zu bedenken, dass der ebenfalls kritisierte achtstreifige Ausbau der A 7 den weitgehenden Lärmschutz erst ermöglichen würde.

Zur Anzahl der geplanten Wohneinheiten gaben sie folgende Erklärung zu Protokoll:

„Die in der Drucksache unter 3.3 genannte Zahl von mindestens 1600 Wohneinheiten beruhte auf einer groben und vorsichtigen Schätzung von möglichen Nutzungen auf den Verwertungsflächen, die zum Zeitpunkt der Pressekonferenz weiter konkretisiert worden war mit dem Ergebnis, dass ca. 2000 Wohneinheiten möglich erscheinen. In Altona wird danach mit rund 1500 und in Eimsbüttel mit 400-500 Wohneinheiten gerechnet. Dabei ist von einer Nutzungsdichte ausgegangen worden, die der der benachbarten Bebauung entspricht.“

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE unterstrich ausdrücklich, obwohl der Deckel zweifellos positive Auswirkungen hätte, bleibe er bei seiner Kritik, dass im Vorfeld die Möglichkeit bestanden habe, mit den in der Initiative zusammengeschlossenen Betroffenen anders umzugehen. Die vonseiten des Senats gewählte Lösung fände er deshalb nicht gut. Zudem sei er der Meinung, dass sich der daran erkennbare Stil im Zusammenhang mit den Planungen für die Kombibahn in Hamburg-Horn fortsetze. In der augenblicklichen Situation sei dieser Umgang mit der Bevölkerung überhaupt nicht förderlich und führe dazu, dass der Bezirk Mitte zumindest versuche, die Betroffenen vor Ort zu beteiligen.

Die SPD-Abgeordneten wollten wissen, ob die Bebauungspläne (B-Pläne) für den Deckelbereich ebenso wie für den Bereich der HafenCity vonseiten des Senats zu

Vorbehaltsgebieten erklärt würden. Zu den Ausführungen auf der Seite 6 der Drucksache fragten sie, ob die Deckeloberfläche mit einer Aufbaustärke von 1,20 Metern realisiert werde. Sie baten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, den Fraktionen das an dieser Stelle angekündigte Gutachten zur Kenntnis zu geben.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten, dass die B-Pläne zukünftig von der Kommission für Stadtentwicklung beschlossen würden. Es werde beabsichtigt, über die Inhalte Einvernehmen mit den Bezirken zu erzielen und sie würden davon ausgehen, dass dies in der Regel erreicht würde. Das Gutachten liege derzeit in einer Entwurfsform vor. Sie versprachen, die endgültige Fassung an die Fraktionen zu leiten.

Die SPD-Abgeordneten baten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, das geplante Umzugsmanagement genauer vorzustellen. Sie wollten wissen, ob die Kleingärtner Entschädigungszahlungen für die alten Parzellen erhielten und ob die Ersatzflächen auch mit Häusern ausgestattet würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, die Inhalte des Umzugsmanagements seien noch nicht in allen Einzelheiten geklärt. Es sei aber klar, dass keine Wunschliste aufgegeben werden könne. Zudem lägen Regelungen und Verfahrensweisen für Entschädigungen aus vergleichbaren Situationen vor, denen sie nicht vorgehen wollten. Das Umzugsmanagement solle Klarheit über die Möglichkeiten schaffen. Gemeinsam mit den Vereinen und dem Landesbund solle versucht werden, die komplizierte praktische Umsetzung in verträglicher Weise für alle Beteiligten zu regeln. Der Prozess finde im Rahmen eines Dialogs statt, aus dem heraus möglichst zufrieden stellende Lösungen gefunden werden sollen.

Die SPD-Abgeordneten fragten, wann mit der Vorlage von technischen Detailausführungen zum Bauablauf, wie beispielsweise zur Erneuerung der Brücken über die A 7 und die Abwicklung der Ausweichverkehre, gerechnet werden könne.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gaben an, Ende des Jahres lägen zwei Vorplanungsentwürfe vor, die anschließend für den sogenannten „Gesehen-Vermerk“, mit dem der Bund sein Einverständnis für die Planung gebe, beim Bund eingereicht werden müssten.

III. Ausschussempfehlung

Der Stadtentwicklungsausschuss bittet die Bürgerschaft, von der Drs. 19/2471 Kenntnis zu nehmen.

Hans-Detlef Rook, Berichterstattung