



Universität Hamburg



**Kommunikative Begleitung  
des Planungsprozesses  
zur Modernisierung der Hamburg Messe**

**- Abschlussbericht -**

**Dr. Peter Henning Feindt<sup>1</sup>**

**Prof. Dr. Wolfgang Gessenharter<sup>2</sup>**

Hamburg, den 30.11.2000

<sup>1</sup>Forschungsschwerpunkt Biotechnik,  
Gesellschaft und Umwelt  
Universität Hamburg

<sup>2</sup>Arbeitsgruppe Demokratieforschung  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität der Bundeswehr Hamburg

Ohnhorststraße 18  
22 609 Hamburg

Holstenhofweg 85  
22 043 Hamburg

## Zum Geleit

Mit dem vorliegenden Bericht kommt die kommunikative Begleitung des Planungsprozesses zur Modernisierung der Hamburg Messe zu einem vorläufigen Abschluss. Vorläufig deshalb, weil alle Beteiligten ausdrücklich vereinbart haben, das Gespräch fortzuführen. Auf der vorletzten Veranstaltung des hier dargestellten Prozesses formulierte ein Teilnehmer unter allgemeinem Beifall: „Der Dialog hat erst begonnen!“

Die geplante Erweiterung der Hamburg Messe gehört zu den derzeit größten innerstädtischen Planungsvorhaben in Deutschland. Der Beauftragung der Autoren ging eine erhebliche Mobilisierung in den der Messe benachbarten Stadtteilen voraus. Mehrmals äußerten Bewohner aus diesen Bereichen, die Stadtteile hätten sich die kommunikative Begleitung erkämpft. Wie dem auch sei – zu dem jetzigen Zwischenstand des Planungsprozesses erscheint es den Beteiligten wahrscheinlicher, dass ein Ausgleich der Interessen möglich ist. Vor allem aber haben sich Vertreter aller betroffenen Interessen den angebotenen Kommunikationsprozess zu eigen gemacht.

In dem vorliegenden Bericht werden wir daher weitgehend die Beteiligten selbst zu Wort kommen lassen, die in einer erheblichen Kraftanstrengung um eine wechselseitige Klärung ihrer Standpunkte und Interessen gerungen haben. Sie haben Ergebnisse erreicht, auf denen sich aufbauen lässt – auch weil alle Beteiligten wissen, dass es sich um Zwischenergebnisse in einem relativ frühen Stadium eines hochkomplexen und mit vielen delikaten Problemen der Stadtentwicklung verbundenen Planungsprozess handelt.

Im folgenden werden wir zunächst die Ziele der kommunikativen Begleitung darstellen. Anschließend geben wir einen Überblick über den Ablauf des Prozesses. Die inhaltlichen Ergebnisse des Verfahrens bilden den umfangreichsten Teil des Berichts. Sie bestehen zum einen aus den drei im Rahmen der kommunikativen Begleitung erhobenen Bürger-Voten, zum anderen aus den Ergebnissen der Konsensabfrage mit Vertretern der Stadtteile, der Hamburg Messe (HMC) als Projektträger und der Freien und Hansestadt Hamburg zu den Forderungen und Vorschlägen der Verkehrsinitiative Karo4tel auf dem Kontrakt-Workshop am 29.10.2000. Außerdem legen wir eine Bestandsaufnahme von Fragen vor, die im Laufe der Veranstaltungen aufgeworfen, aber nicht endgültig geklärt worden sind. Abschließend erlauben wir uns, aus Sicht der kommunikativen Begleitung ein kurzes Fazit zu ziehen.

Peter Henning Feindt

Wolfgang Gessenharter

## Inhaltsverzeichnis

Zum Geleit	2
Inhaltsverzeichnis	3
1. Ziele der kommunikativen Begleitung	4
2. Überblick über den Ablauf des Verfahrens	5
2.1. Erste Phase	5
2.2. Zweite Phase	7
2.3. Bürgertelefon und –Fax, Internet-Angebot	8
2.4. Teilnehmende Beobachtung und Medienbeobachtung	9
2.5. Dokumentation	9
3. Ergebnisse des Verfahrens	10
3.1. Ergebnisse der Bürgervoten	11
3.1.1. Bürger-Votum auf dem Bürger-Workshop am 29.7.2000	11
3.1.2. Bürger-Votum auf dem Bürger-Workshop am 23.9.2000	12
3.1.3. Bürger-Votum auf dem Kontrakt-Workshop am 29.10.2000	14
3.2. Ergebnisse der Konsensabfrage zu den Forderungen und Vorschlägen der Verkehrsinitiative Karo4tel auf dem Kontrakt-Workshop am 29.10.2000	18
3.3. Bestandsaufnahme noch nicht geklärter Fragen	33
4. Fazit der Berichtersteller	35
Anhang: Zur Bedeutung des Kontrakts im Planungsprozess zur Modernisierung der Hamburg Messe	36

## Ziele der kommunikativen Begleitung

Ziel der kommunikativen Begleitung des Planungsprozesses zur Messe-Erweiterung war die Bündelung der vielfältigen diesbezüglichen Kommunikationsprozesse und dadurch einerseits eine thematisch-inhaltliche Strukturierung, andererseits die Schaffung von Kommunikationsstrukturen zum Zwecke der Etablierung einer Hierarchie der Kommunikationsakte in dem Sinne, dass – idealtypisch – die je umfassenderen Beratungen in ihren Ergebnissen gesichert und letztere eben auch nur durch gute Gründe in Frage gestellt werden können.

Der Kommunikationsprozess begleitete einen Planungsprozess, dessen Gegenstand die Entwicklung der Messe war, und sollte in diesem Rahmen ergebnisoffen sein. Die vom Projektträger angestrebte Herstellung von Akzeptanz sollte nicht nur bedeuten, dass die Messeerweiterung zunächst hingenommen wird, sondern darüber hinaus, dass bei den Betroffenen das Gefühl wächst, dass für das Viertel insgesamt keine Nachteile entstehen. Eine bloß oberflächliche Befriedung hätte keinerlei Verbindlichkeit und könnte daher jederzeit in sich zusammen brechen.

Daher erschien es geboten, die Modalitäten, mit denen die Interessen der betroffenen Stadtteile und ihrer Bewohner in die Planungen einbezogen werden, in einem Begleitprozess mit Stadt, Messe und betroffenen Nachbarn (inklusive dem Fleischgroßmarkt Hamburg) gemeinsam festzulegen. Dazu sollten in einem diskursiven Vorgehen zunächst das *set* der Interessen herausgearbeitet und diese in eine gemeinsame Prioritätenliste überführt werden. Für den Fall, dass kein Konsens über eine solche Prioritätenliste erreicht würde, sollten auf diese Weise zumindest die Interessen und Prioritäten der verschiedenen Gruppen nachvollziehbar aufbereitet werden, in der Annahme, dies werde die Suche nach geeigneten Kompensationen wesentlich erleichtern. Eine solche Strukturierung und Priorisierung von Anliegen und Bedenken wurde als notwendig angesehen, um dem Gefühl bei den Betroffenen vorzubeugen, politisch ‚über den Tisch gezogen‘ zu werden. Diese Strukturierung und Priorisierung sollte in einem Prozess mit den Betroffenen und nicht stellvertretend oder gutachterlich vorgenommen werden. Sie stellte das erste (Zwischen-)Ziel des von uns vorgeschlagenen Kommunikationsprozesses dar.

Ziel des gesamten kommunikativen Vorgehens war ein diskursgefestigter, also auf einer umfassenden Informationsbasis und wechselseitigem Interessenabgleich basierender ‚Kontrakt‘ zwischen allen Beteiligten, also der Stadt, dem Bezirk, der Messe, dem Fleischgroßmarkt und den Vertretern der betroffenen Nachbarschaftsinteressen. Dieser sollte im Rahmen eines aus zwei ganztägigen Teilen bestehenden ‚Kontrakt-Workshops‘ erarbeitet werden. ‚Kontrakt‘ meinte dabei nicht einen zivilrechtlichen, juristisch einklagbaren Vertrag, sondern eine wechselseitige Selbstbindung aller Beteiligten. Dadurch sollte Verbindlichkeit geschaffen und dies auch nach außen, gegenüber nicht persönlich Beteiligten, sichtbar gemacht werden. Ein solcher ‚Kontrakt‘ sollte beide Seiten binden, öffentlichkeitswirksam ‚einklagbar‘ sein, später Dissentierenden eine ziemlich hohe Begründungslast aufbürden und damit Verlässlichkeit schaffen. Der ‚Kontrakt‘ sollte so formuliert werden, dass die getroffenen Verabredungen unmittelbar als Voraussetzung in die Investoren- bzw. Architektenwettbewerbe eingehen können. Für den Fall, dass die angestrebte Einigung nicht zustande kommen würde, sollten die Gründe für eine Nichteinigung – also die Konsens- und Dissensbereiche – nachvollziehbar aufbereitet werden. Den Stellenwert des ‚Kontrakts‘ im Planungsprozess behandelt die ausführliche Darstellung im Anhang.

## Überblick über den Ablauf des Verfahrens

Die Projektübergabe für die kommunikative Begleitung fand am 13. und 15. Juni in den Räumen der Wirtschaftsbehörde statt.

Mit Schreiben vom 22. Mai hatten die Autoren einen Verfahrensablauf vorgeschlagen, der zunächst eine Vorphase mit ca. 15 Hintergrundgesprächen vorsah. Dementsprechend führten die kommunikativen Begleiter im Juni und Juli 2000 knapp 20 Hintergrundgespräche und Interviews mit wichtigen Akteuren aus der Politik, von den Sanierungsbeiräten Karo-Viertel, Schanzenviertel und aus dem Koordinationsausschuss (KOA) Eimsbüttel sowie von Messe und Fleischgroßmarkt (FGH).

Bei der weiteren kommunikativen Begleitung gab es drei Schienen: die Beteiligung der drei Sanierungsbeiräte, Workshops für jedermann, sowie andere Äußerungsformen für jedermann (Bürger-Telefon etc.). Der Überblick 1 (auf S.6) stellt den gesamten Verfahrensablauf tabellarisch dar.

### 2.1. Erste Phase

Zur Erreichung des ersten (Zwischen-)Ziels der kommunikativen Begleitung - der Strukturierung und Priorisierung von Anliegen und Bedenken - fanden in einer ersten Phase *ein Workshop mit den drei beteiligten Sanierungsbeiräten*, Vertretern des Neuner-Gremiums, der Messe-Gesellschaft, des Fleischgroßmarkt, dem Sanierungsträger Stadtentwicklungsgesellschaft Hamburg (StEG) und den beteiligten Senatsvertretern sowie *zwei parallele Bürger-Workshops* mit Bewohnern der betroffenen Stadtteile statt, die sich nach Erhalt einer Postwurfsendung an alle Haushalte bei der kommunikativen Begleitung anmelden konnten.

Die Reaktionen auf die Einrichtung einer kommunikativen Begleitung waren in den beteiligten Gremien zunächst positiv, wenn auch kritisch in Bezug auf die Ernsthaftigkeit seitens der Stadt und des Projektträgers. Abgelehnt wurde der enge Terminplan und insbesondere der Umstand, dass die Bürger-Workshops kurz vor beziehungsweise während der Sommerferien stattfinden sollten. Daneben wurde das Fehlen mehrsprachiger Angebote für Migranten moniert. Im Laufe des Verfahrens wurde auch der Zuschnitt des Einzugsgebiets für die kommunikative Begleitung und des Untersuchungsgebiets für die Gutachten wiederholt problematisiert und eine Ausweitung auf Bereiche von St. Pauli im Süden und Rotherbaum im Norden gefordert.

Die Beteiligung am **Beiräte-Workshop am 8. Juli** wurde insgesamt als erfreulich eingeschätzt. Insgesamt nahmen etwa 40 Vertreter der betroffenen Quartiere teil. Nach anfänglichen Spannungen gelang es, eine konstruktive Gesprächsatmosphäre herzustellen. Im Anschluss an einen Überblick über den Stand der Planungen durch Oberbaudirektor Walter und intensiver Diskussion erarbeiteten die Teilnehmer aus den Stadtteilen in Auseinandersetzung mit den Gutachtern und Vertretern der beteiligten Behörden eine erste Beurteilung der Gutachtenstände und formulierten Empfehlungen an die Planer.

Der für den 15. Juli angesetzte erste Bürger-Workshop musste wegen zu geringer Resonanz abgesagt werden. Stattdessen wurde für den 23. September per erneuter Postwurfsendung an alle Haushalte der drei betroffenen Quartiere ein weiterer Bürger-Workshop angeboten.

Am ersten **Bürger-Workshop am 29. Juli** nahmen dann 17 Personen aus den betroffenen Quartieren teil, und zwar ausnahmslos an der gesamten Veranstaltung von 10 bis 18 Uhr. Im Mittelpunkt dieser Veranstaltung stand die Darstellung der Planungsgrundlagen durch eine Vertreterin der Wirtschaftsbehörde und des aktuellen Stands der Gutachten durch eine Vertreterin der Stadtentwicklungsbehörde. Beide Darstellungen wurden ausführlich erörtert. Am Ende der Veranstaltung wurde ein Bürger-Votum erhoben, das in Abschnitt 3.1.1. dokumentiert ist.

Auf dem zweiten **Bürger-Workshop am 23. September** diskutierten 25 Vertreter aus den Stadtteilen zunächst mit dem Geschäftsführer der HMC, Herrn Aulich, über den Bedarf für eine Messeerweiterung und Perspektiven am innerstädtischen Standort. Der größere Teil der Veranstaltung diente der Diskussion des aktuellen Stands der Planungen, der von einer Vertreterin der Stadtentwicklungsbehörde vorgestellt wurde. Am Ende gaben die Teilnehmer wiederum ein Bürger-

Votum ab (siehe Abschnitt 3.1.2.). Beide Bürger-Workshops wurden von den Teilnehmern als informativ und vertrauensbildend erlebt.

Überblick 1: Verfahrensablauf			
Veranstaltung	Teilnehmer	Ablauf und Ziel	Termin
Vorphase	Bezirksamtsleiter Neuner-Gremium Beteiligte Senatsvertreter Messe-Gesellschaft Fleischgroßmarkt Sanierungsbeiräte StEG	3 Gespräche 1 Gespräch 2 Gespräche 1 Gespräch 1 Gespräch 6 Gespräche 1 Gespräch	16.6.2000 bis 5.7.2000
1. Workshop	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sanierungsbeiräte</li> <li>• Interessierte Bürger</li> <li>• Vertreter der Senatsbehörden</li> <li>• MCH</li> <li>• Gutachter</li> <li>• STEG</li> </ul>	Eintägige Moderation, ggf. mit Kleingruppenarbeit etc. Ziel: <ul style="list-style-type: none"> <li>• über den Zwischenstand der Gutachten zur Messe-Erweiterung informieren und Gelegenheit geben, über die Gutachten zu diskutieren;</li> <li>• die Anliegen, Besorgnisse und Interessen der anliegenden Stadtteile aus Sicht der Beiräte zu sammeln, zu strukturieren und zu gewichten;</li> <li>• Vorschläge für die Planung zu erarbeiten und zu bewerten.</li> </ul>	8.7.2000
2 'parallele' Bürger-Workshops	Bewohner der betroffenen Stadtteile, Einladung durch flächendeckende Postwurfsendung, Anmeldung per Rückantwort, E-Mail oder Bürgertelefon und – Fax	Je eintägige Moderation, zum Teil mit Kleingruppenarbeit. Ziel: <ul style="list-style-type: none"> <li>• über den Zwischenstand der Gutachten zur Messe-Erweiterung informieren und Gelegenheit geben, über die Gutachten zu diskutieren;</li> <li>• die Anliegen, Besorgnisse und Interessen der anliegenden Stadtteile aus Sicht der Anwohner zu sammeln, zu strukturieren und zu gewichten;</li> <li>• Vorschläge für die Planung zu erarbeiten und zu bewerten.</li> </ul>	29.7.2000 23.9.2000
Moderation von gemeinsamen Sitzungen der drei Sanierungsbeiräte Karo viertel, Schulterblatt und KOA Eimsbüttel		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung von Kriterien und Anforderungen zu den Themen des Planungsprozesses und die Herausbildung von Prioritäten</li> <li>• Zwischenstand des Sozialverträglichkeitsgutachtens</li> <li>• Vorstellung von Gutachten</li> </ul>	14.9.2000 28.9.2000 12.10.2000
2. Workshop (zweiteilig)	„Kontraktgruppe“: - 9er Gremium - Senatsvertreter - Messe-Gesellschaft - Fleischgroßmarkt - Vertreter der Sanierungsbeiräte - engagierte Bürger	2 ganztägige moderierte Sitzungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundzüge der Planung + „Kontrakt“</li> </ul>	14.10.2000 29.10.2000

## 2.2. Zweite Phase

In der zweiten Phase des Projekts sollte versucht werden, Verabredungen zwischen allen betroffenen Parteien über die Rahmenbedingungen der Planung zu erreichen, die unmittelbar als Voraussetzung in die Aufgabenstellung der Investoren- bzw. Architektenwettbewerbe eingehen konnten. Dabei sollten die Konsens- und Dissensbereiche nachvollziehbar aufbereitet werden. Informationsgrundlage für die Aushandlung des ‚Kontrakts‘ sollten sein: erstens die zu erstellenden Gutachten, insbesondere dasjenige zur Sozialverträglichkeit, zweitens die Ergebnisse der beiden Bürgerforen, in denen mit Bewohnern der betroffenen Viertel Planungsvorstellungen und -voraussetzungen strukturiert und Prioritäten ausgearbeitet werden sollten, drittens die aufbereiteten Rückmeldungen aus offenen Kommunikationsangeboten wie Bürgertelefon (siehe unten), sowie viertens die Auswertung von öffentlichen Veranstaltungen wie zum Beispiel Diskussionen zur Thematik (teilnehmende Beobachtung, siehe unten).

Im Laufe des Spätsommers entstanden zwei schwerwiegende Hindernisse. Zum einen zeichnete sich ab, dass die Meinungsbildung in den Gremien der drei Quartiere angesichts der zum Teil heterogenen Interessenlage bei gleichzeitiger Konsensorientierung im Rahmen der Projektlaufzeit nicht ohne weiteres so weit gedeihen würde, dass sich ‚die Stadtteile‘ der Stadt und der HMC als hinreichend handlungsfähige Kontraktpartner begegnen könnten. Daher wurde vereinbart, dass die kommunikativen Begleiter drei gemeinsame Sitzungen aller drei Sanierungsbeiräte vorbereiten und moderieren sollten, um die Formulierung von Kriterien und Prioritäten aus Sicht der Betroffenen zu beschleunigen.

Zum anderen entstanden Probleme mit dem engen Zeitrahmen, der von Anfang an zu den wichtigsten Kritikpunkten an dem Planungsverfahren gezählt hatte. Anfang September zeigte sich, dass die Gutachten nicht rechtzeitig vor dem geplanten Termin des Kontrakt-Workshops vorgelegt werden können. Daher wurde in einem Prozess wechselseitiger Zugeständnisse zwischen Stadt und Stadtteilen einer der beiden Termine für den Kontrakt-Workshop vom 3. auf den 29. Oktober verlegt.

Gegenstand der **gemeinsamen Sitzung der Sanierungsbeiräte am 13.9.** war die Erarbeitung von Kriterien und Anforderungen zu den Themen des Planungsprozesses und die Herausbildung von Prioritäten. Auf Basis eines von den kommunikativen Begleitern entwickelten und im Vorfeld mit der Einladung verschickten Fragebogens bewerteten die etwa 20 Teilnehmer zahlreiche Aussagen zum Planungsvorhaben und formulierten Ansätze zu einer gemeinsamen Linie. Die Veranstaltung wurde von den Teilnehmern bezüglich Inhalt und Atmosphäre so gut bewertet, dass sich die kommunikativen Begleiter fragen lassen mussten: „Brauchen Sie wirklich ein Feedback?“.

In der **gemeinsamen Sitzung der Sanierungsbeiräte am 28.9.** wurde der Zwischenstand des Sozialverträglichkeitsgutachtens vorgestellt und intensiv diskutiert. Die Zufriedenheit der etwa 20 Teilnehmer mit der Veranstaltung war erneut hoch.

Auf der außerordentlichen **gemeinsamen Sitzung der Sanierungsbeiräte am 12.10.** sollten vier der sechs Gutachten vorgestellt werden. Um einer größeren Öffentlichkeit den Zugang zu ermöglichen, fand die Veranstaltung in der Turnhalle Laeiszstraße statt. Zwei Fernseherteams, mehrere Radiosender sowie Redakteure mehrerer Hamburger Tageszeitungen sorgten für eine unübersehbare Medienpräsenz unter den mehr als 100 Teilnehmern. Während der etwa zehnminütigen Live-Übertragung des NDR-Fernsehens wurden Transparente gezeigt. Aus Reihen der Sanierungsbeiräte wurde unter Bezug auf einen zwei Tage zuvor von Oberbaudirektor Walter gehaltenen Vortrag vor dem Stadtentwicklungsausschuss die Offenheit des Beteiligungsverfahrens bezweifelt. Wie sich später herausstellte, hatte die Verkehrsini Karo4tel deshalb am Nachmittag in einer Presseerklärung den Boykott des Verfahrens gefordert. Zudem wurde moniert, dass die Zeit bis zum Kontrakt-Workshop nicht ausreiche, sich mit den Gutachten vertraut zu machen. In einer relativ zeitaufwendigen Debatte gelang es der kommunikativen Begleitung, die Bedeutung des Kontrakts zu erläutern und zu vermitteln, dass die Information über die Gutachten genuiner Bestandteil des Kontrakt-Workshops sei. Der Darstellung des ersten Gutachtens zum FGH folgten dann massive Einwände und Gegendarstellungen seitens der Betroffenen, die auch in ihrer zeitlichen Ausdehnung breite und lautstarke Unterstützung im Publikum fanden. Anders als vorgesehen konnte daher nur noch das Verkehrsgutachten vorgestellt, aber ebenfalls nicht mehr diskutiert werden.

An dem **1. Teil des Kontrakt-Workshops am 14.10** nahmen dann insgesamt über 40 Vertreter der betroffenen Quartiere teil. Die achtstündige Veranstaltung diente ausschließlich der Vorstellung und Diskussion der Gutachten. Die Rückmeldung der Teilnehmer zu Ablauf und Inhalten – erfasst durch Fragebogen – war ausgesprochen positiv. In der auf den Workshop folgenden Woche erarbeitete die Verkehrsini Karo4tel ein umfassendes Papier zu allen Aspekten der Planung. Dieses wurde auf dem **2. Teil des Kontrakt-Workshops am 29.10.** zur Grundlage einer mehr als 70 Einzelpunkte umfassenden Konsensabfrage unter den insgesamt etwa 40 Vertretern aus den Stadtteilen. Zudem nahmen die Vertreter der beteiligten Behörden und der Projektträger zu allen Aussagen Stellung. Anschließend wurden alle in der Diskussion befindlichen Planungsoptionen von den Teilnehmern bewertet. Am Abend bewerteten die Teilnehmer Veranstaltung und Ergebnisse als durchweg sehr positiv.

Insgesamt kann aus der heutigen Gesamtsicht des Kommunikationsprozesses festgehalten werden, dass trotz wiederholter Irritationen durch Ereignisse außerhalb des Verfahren eine erhebliche Vertrauensbildung stattgefunden hat. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Stärkung der Argumentationsfähigkeit der Quartiere über Höhen und Tiefen hinweg. Nicht zuletzt wurden die Ergebnisse der Beratungen und die Anliegen der Stadtteile laufend in den Gutachterprozess eingespeist.

### 2.3. Bürgertelefon und –Fax, Internet-Angebot

Um bei aller angestrebten Bündelung des Kommunikationsprozesses eine hinreichende Durchlässigkeit der Kommunikation sicherzustellen, war ein organisatorischer ‚Unterbau‘ vorgesehen, der garantieren sollte, dass alle Betroffenen ihre Anliegen während der Laufzeit des gesamten Prozesses artikulieren können und dass diese Anliegen in den Strukturierungs-, Priorisierungs- und Verhandlungsprozess eingehen, auch wenn nicht jede(r) Interessierte daran persönlich teilnehmen kann.

Ab dem 5. Juli bis zum 30. November standen unter der Nummer 040 / 50 79 338

- ein Bürgertelefon mit Anrufbeantworter und
- ein Bürgerfax

zur Verfügung.

Ab dem 10. August wurde unter der Anschrift [www.messe-hamburg.dialog.de](http://www.messe-hamburg.dialog.de) eine

- Internet-Seite

betrieben, auf der laufend der Zwischenstand der Gutachten und die Protokolle aller Veranstaltungen abgerufen werden konnten. Neben Informationen über das Beteiligungsprojekt und *Links* zu wichtigen Akteuren stand auch eine Diskussionsseite zur Verfügung.

Die Anfragen und Anliegen, die auf diesen verschiedenen Wegen an die kommunikativen Begleiter herangetragen wurden, wurden aufgenommen, protokolliert, beantwortet und strukturierend aufbereitet.

Das Bürgertelefon wurde von den drei MitarbeiterInnen des Projekts bedient. Es war dienstags und mittwochs von 13 bis 18 Uhr, donnerstags von 9 bis 13 Uhr besetzt. In der übrigen Zeit lief ein Anrufbeantworter. Das Bürgertelefon wurde sowohl für (Nach-)Fragen nach Organisatorischem wie z.B. den Veranstaltungsorten der angebotenen Bürger-Workshops als auch in seiner Funktion für Kritik und Anregungen rund um die Messe-Erweiterung genutzt. Oftmals wurde ein Telefonat vom anrufenden Bürger für beide Zwecke genutzt. Während einiger Zeiten wurde dieses Kommunikationsangebot von den Bürgern nur in sehr geringem Umfang wahrgenommen, insbesondere im Vorfeld vor anstehenden Workshops und Sitzungen wurde es etwas reger frequentiert. Während der ‚Hochphasen‘ gingen im Durchschnitt etwa fünf Anrufe pro Tag ein.

In zahlreichen Fällen wollten Anrufer und Anruferinnen sich gründlicher über die Messe-Erweiterung informieren. In diesem Zusammenhang gibt es Hinweise darauf, dass das Online-Angebot der Homepage der kommunikativen Begleitung als Hinweis für Informationen gerne angenommen wurde.



Die Internet-Seite wurde vorwiegend zu Informationszwecken genutzt. Auf dem angebotenen Diskussionsforum fanden sich keine zehn Beiträge. Allerdings schickten einige Bürger den Leitern der kommunikativen Begleitung E-Mails. Inhaltlich wurden die auf den Workshops erarbeiteten Themen und Prioritäten bestätigt.

#### **2.4. Teilnehmende Beobachtung und Medienbeobachtung**

Eine weitere Form der Kommunikation war die teilnehmende Beobachtung an öffentlichen Veranstaltungen im Zusammenhang mit der Thematik „Messeerweiterung“, gegebenenfalls mit der Möglichkeit, Hinweise auf das Bürgertelefon etc. zu geben.

Im einzelnen wurden die folgenden öffentlichen Veranstaltungen besucht:

- Sitzung des Neuner-Gremiums am 21.6.00 (Vorstellung des Verfahrens),
- Sitzung des Sanierungsbeirats Karoiviertel am 28.6.00 (Vorstellung des Verfahrens),
- Sitzung des KOA Eimsbüttel-Süd am 28.6.00 (kurze Vorstellung des Verfahrens),
- Sitzung des Sanierungsbeirats Karoiviertel am 13.7.2000 (Bericht über die Berücksichtigung der Ergebnisse des Beiräte-Workshops in den Leistungsbildern der Gutachter),
- Sitzung des Sanierungsbeirats Schulterblatt am 17.7.2000 (Bericht über die Berücksichtigung der Ergebnisse des Beiräte-Workshops in den Leistungsbildern der Gutachter).

Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit wurde, wie vertraglich vereinbart, in enger Abstimmung mit den Auftraggebern durchgeführt. Während der Laufzeit des Projekts war die Verkehrsproblematik in den Print- und elektronischen Medien in dem Bereich wiederholt Gegenstand ausführlicher Berichte. Das Beteiligungsverfahren wurde zunächst wenig zur Kenntnis genommen. Erst im Umfeld der Informationsveranstaltung vom 12.10. setzte eine intensive Berichterstattung ein, die insbesondere den Flächenkonflikt mit dem FGH und die Arbeitsplatzproblematik in den Mittelpunkt stellte.

#### **2.5. Dokumentation**

Alle Veranstaltungen im Rahmen der kommunikativen Begleitung wurden durch Protokoll dokumentiert. Ein Papierabdruck des Protokolls wurde allen Teilnehmern der Veranstaltungen, bei Beiräte-Sitzungen, dem Beiräte-Workshop und den beiden Teilen des Kontrakt-Workshops darüber hinaus auch allen nicht anwesenden Eingeladenen zugestellt. Außerdem wurden die Protokolle in gängigen Dateiformaten ins Internet gestellt und blieben dort über die gesamte Laufzeit des Projekts für jedermann (technischen Zugang vorausgesetzt) zugänglich.

Bei allen Veranstaltungen wurde ein für alle Teilnehmer sichtbares Tafelprotokoll geführt. Vorträge wurden zum Teil durch die Reproduktion der Folien oder Manuskripte ins Protokoll aufgenommen. Daneben wurde zumeist parallel ein „stilles Protokoll“ zur Klärung von Unklarheiten geführt.

## Ergebnisse des Verfahrens

Bei der Darstellung der Ergebnisse des Verfahrens werden wir uns bewusst eng an die bereits vorgelegten Protokolle der einzelnen Veranstaltungen halten. Dabei werden wir insbesondere auf die Ergebnisse des Kontrakt-Workshops vom 29.10.00 zurückgreifen. Hauptsächlich zwei Gründe sind es, die uns dieses Vorgehen nahe legen:

1. Die Formulierungen in den jeweiligen Protokollen entsprechen so weit wie möglich den von den Teilnehmern gemachten Äußerungen. Sie waren darüber hinaus als Tafelprotokolle den Teilnehmern bereits bekannt, und es wurde auch nach der Versendung der Protokolle diesen Formulierungen nicht mehr widersprochen.<sup>1</sup> Wir können also von einer möglichst großen Authentizität der Protokollformulierungen ausgehen. In den Protokollen drückt sich zudem der Diskussionsprozess in seiner Dynamik aus. Eine kommentierende Zusammenfassung von unserer Seite würde notgedrungen Veränderungen der Formulierungen und des Prozesses bedeuten, die bis zur Vorlage des Abschlussberichts nicht mehr mit den Teilnehmern rückgekoppelt werden konnten.
2. Gerade bei den Ergebnissen des abschließenden Workshops vom 29.10.00 empfiehlt es sich nicht, diese etwa nach „Konsens“ bzw. „Dissens“ zu sortieren und zusammenzufassen. Denn mancher Dissens beziehungsweise Konsens lässt sich nur aus dem gesamten Diskussionszusammenhang adäquat interpretieren – etwa derart, dass manche Dissense nicht mehr zu Ende diskutiert wurden, weil sie in einem größeren Konsensfeld eingebunden schienen. Auch hier können wir keine Schiedsrichterrolle übernehmen. Eine Rückbindung einer von uns unternommenen Interpretation an die verschiedenen Teilnehmergruppen war angesichts des engen Zeitrahmens nicht mehr möglich. Sollten sich bei einer möglichen Fortsetzung des Beteiligungsprozesses Unstimmigkeiten über Inhalt und Ausmaß von Konsensen bzw. Dissensen zwischen den verschiedenen Teilnehmergruppen einstellen, können die gemeinsamen Erörterungen besser an den ursprünglichen Protokollformulierungen ansetzen als an unseren Interpretationen.

Im folgenden werden wir zunächst die „Bürger-Voten“ aus den Protokollen der Veranstaltungen vom 29. Juli, vom 23. September und vom 29. Oktober wiedergeben. Die Bürger-Voten stellen individuelle Meinungsäußerungen der einzelnen Teilnehmer aus den betroffenen Stadtteilen am Ende jeweils eines ganztägigen Diskussionsprozesses dar. Der Vorschlag an die Teilnehmerinnen/Teilnehmer war, ihre drei wichtigsten Punkte zu äußern. Einige beschränkten sich auf nur einen oder zwei Punkte, andere formulierten dafür wesentlich mehr *essentials*.

Anschließend dokumentieren wir aus dem Protokoll des zweiten Teils des Kontrakt-Workshops vom 29. Oktober die Ergebnisse der Konsensabfrage zu den Forderungen und Vorschlägen der Verkehrsinitiative Karo4tel. Hier wurde zu mehr als 60 programmatischen Aussagen jeweils ein Meinungsbild der Vertreter aus dem Stadtteil und anderer betroffener Interessen erhoben und die Meinung der zuständigen Fachbehörde und gegebenenfalls des Projektträgers, der HMC, eingeholt.

---

<sup>1</sup> Mit einer Ausnahme: Die im Protokoll vom 29.10. dem Vertreter der Baubehörde, Herrn von Saldern, zugeschriebene Äußerung, keine Messe der Welt könne alle Parkplätze auf ihrem Gelände unterbringen, wurde nicht von ihm, sondern von dem Vertreter der HMC oder dem Vertreter der Wirtschaftsbehörde gemacht. Die Korrektur erreichte uns leider erst nach Redaktionsschluss für die Versendung der *hardcover*-Protokolle. In der Internet-Fassung wurde der Fehler korrigiert.

### **3.1. Ergebnisse der Bürgervoten**

#### **3.1.1. Bürger-Votum auf dem Bürger-Workshop vom 29.7.2000**

„Im Anschluss an die Diskussionen wurde der Vorschlag, zur Formulierung von Empfehlungen eine halbstündige Arbeitsgruppenphase einzulegen, von den Teilnehmern zurückgewiesen. Stattdessen gaben die Teilnehmer, die nicht als Vertreter der Stadt oder der Beiräte teilnahmen, ihr „Bürger-Votum“ ab, indem sie auf die Frage antworteten: „Was sollte jetzt im Zusammenhang mit der Messe-Erweiterung unbedingt getan werden? Was sollte auf keinen Fall getan werden?“

1. Verkehr: Zu- und Anlieferverkehr des FGH mit besserer Qualität
  2. Den Firmen auf dem FGH-Gelände Perspektive bis 2020 geben.
  3. Zwischen Messe und FGH besteht keine Konkurrenz. Die Messe ist auf den zur Verfügung stehenden Flächen planbar.
- 
1. Den Messeplatz Hamburg weiter planen mit unvoreingenommener Herangehensweise, dabei das Besondere als Stadtmesseplatz heraus arbeiten.
  2. Überlegen: Wie kann man die Messe an Nicht-Messe-Tagen nutzen (für Konzerte, Sport ...)?
    1. Alternative Standorte prüfen.
    2. Planungs- und Entscheidungs-Zeitraumen ausdehnen, so dass eine bessere Bürgerbeteiligung möglich wird.
- 
1. Planungszeitraum ausdehnen, sonst entstehen nur halbwegige Lösungen.
  2. Ticketsystem für Anbindung an HVV: Messekarten.
- 
1. Lösungen finden, wie das Karo-Viertel vor Park-Such-Verkehr geschützt werden kann.
  2. Verbindungen sind wichtig: Süd-Nord zur Schanze, und Ost-West: Durchlässigkeit zwischen den Vierteln.
  3. Straßenführung: Die Ist-Zahlen aus den Verkehrsstatistiken müssen in die Planungen einfließen.
- 
1. Messe und Stadt sollten vom Zeitrahmen ablassen, sich einen Schritt zurück bewegen und prüfen, ob die Flächenerweiterung ein Schritt nach vorn ist: Gibt es am Standort andere Entwicklungsmöglichkeiten? Der Sprung über die Karolinenstraße ist nicht gut.
- 
1. Ausstehende Analysen zur Umwelt- und Sozialverträglichkeit abwarten und mit den Leuten diskutieren.
  2. Prüfen, ob das Messegelände überhaupt an einem einzigen Ort konzentriert sein muss.
- 
1. Die Ergebnisse der kommunikativen Begleitung nicht beim Kontrakt enden lassen, sondern das Gespräch weiter führen. Die Verbindlichkeit des Kontrakts festschreiben und die Weiterführung institutionalisieren.
- 
1. Die Messe sollte sich kompromissbereiter zeigen und nicht nur von ihrem Optimum ausgehen.
- 
1. Planungsprozesse: Bürgerbeteiligung, wenn die Gutachten Ergebnisse hervorgebracht haben.
  2. U-Bahnhof Sternschanze verbessern, vor allem den westlichen Eingangsbereich.
  3. Auf keinen Fall: Schaffung zusätzlichen Verkehrs, also möglichst wenige Parkplätze.
- 
1. Unsere Überlegungen und die, die aus der Lenkungsgruppe zum Verkehr kommen, vor dem 23. September öffentlich vorstellen.
  2. Großflächige Darstellung der Verkehrsströme von der A 7 und der A 1.

1. Unbedingt notwendig: Prüfen, inwieweit an diesem Standort eine Ausweitung der Messe notwendig ist, ob sie überhaupt notwendig ist, und wie es mit der Sozialverträglichkeit an diesem Standort aussieht.
  2. Ich verstehe keinen einzigen zusätzlichen Parkplatz, der Bedarf ist mir nicht klar geworden.
  3. Den FGH nicht antasten, dort gibt es viele Arbeitsplätze, vor allem für St. Pauli.
- 
1. Analyse der derzeitigen sozialen Situation im Karo-Viertel unabhängig von der Messe
  2. Sofortige Einbeziehung der Sozialbehörden wegen der langen Entscheidungsphasen
  3. Klären, wo Geld herkommt, um das sozialverträglich zu machen
  4. Mietpreisbindung verlängern
- 
1. Beim Planungsprozess gucken viele heiße Nadeln heraus. Daher sollte man einen Schritt zurückgehen und inhaltliche Kriterien für ein Szenario für die nächsten 20-30 Jahre entwickeln.
  2. Die Zuständigkeiten sind nicht sortiert: Wer plant was? Da muss man mehr Transparenz für die Bürger herstellen.
  3. Die Planung ist zur Zeit nicht logisch und nachvollziehbar. Zum Beispiel findet das CCH in der Planung nicht statt, sondern nur in der Argumentation.
  4. Die Planung ist derzeit rückwärtsgewandt. Man muss unbedingt Szenarien für die Zukunft der Messe entwickeln.
  5. Die Kommunikation mit den Nachbarn der Messe hat keine Tradition. Das muss man weiterführen und ernst nehmen.
  6. Prüfen, wie man die Logistik schlauer machen kann. Zum Beispiel: Wie komme ich vom 36-Tonner zum 18-Tonner, anstatt: Wie kann ich die Logistik für den 36-Tonner optimieren?
  7. Der Wille der Entscheider ist nicht immer offen und öffentlich. Das muss man transparent machen: Wer entscheidet? Was will er?
  8. Den Begriff ‚Modernisierung‘ nicht ausschließlich technisch verstehen. Was heißt das darüber hinaus?
  9. Es gibt kein klares Bild über das soziale Klima. Was ist das Szenario für die Schanze? Es gibt ein Modernisierungsszenario: junge Leute mit hohem Einkommen in der Werbe-Branche, dadurch ziehen die Preise an. Die Perspektive für bestimmte Schichten heißt Wilhelmsburg. Die Schanze sollte sich nicht entwickeln wie Eppendorf(,Boulevard Zellulite‘). Man muss Perspektiven für alte Gewerbe und Gewerke entwickeln.“

### **3.1.2. Bürger-Votum auf dem Bürger-Workshop am 23.9.2000**

„Zum Abschluss der Veranstaltung gaben die Teilnehmer, die nicht als Vertreter der Stadt oder der HMC teilnahmen, ihr „Bürger-Votum“ ab, indem sie auf die Frage antworteten: „Was sollte jetzt im Zusammenhang mit der Messe-Erweiterung unbedingt getan werden? Was sollte auf keinen Fall getan werden?“

1. Auf keinen Fall südliches Parkhaus.
  2. Für die Veranstaltung am 12.10. Einladung an alle Bewohner des Karoviertels
- 
1. Für das Karoviertel: Anschluss im Südosten befördern („Kirche ins Dorf“, Übergang zu den Wallringanlagen). Das darf nicht an den Kosten scheitern.
  2. Durchlässigkeit des Messe-Geländes sichern. Da ist Phantasie erforderlich.
  3. Konkretisierung von kleinen Verbesserungen in den Quartieren, vor allem an den Rändern des Karoviertels, zum Beispiel bei der Beleuchtung der Feldstraße (dort werden zur Zeit die Bäume von oben angeleuchtet)
- 
1. Unbedingt notwendig: ein Gesamtverkehrskonzept.
  2. Weitere Entwicklung der Messe nachhaltig im Sinne der Lokalen Agenda 21 gestalten!
  3. Das Verkehrsproblem wird nicht gelöst, indem man Parkhäuser baut.

1. Unbedingt darauf achten, dass keine einseitige Auto-Messe entsteht, also Förderung des ÖPNV und der Bahn (auch beim Lieferverkehr)!
  2. Unbedingt das Beteiligungsverfahren fortsetzen, auch über die Kontraktworkshops hinaus, Einspruchs- und Vorschlagsrecht der Betroffenen wahren, auch von Akteuren wie Jung von Matt und den Schaustellern; Informationen streuen!
  3. Keinesfalls Funktionsfähigkeit des FGH beeinträchtigen, also u.a. auch eine leistungsfähige Lagerstraße erhalten!
- 
1. Die Erweiterung der Messe an diesem Standort ist ungeeignet, aber man muss damit leben. Nur weil Politiker unter Zeitdruck sind, wird es durchgeboxt.
  2. Das heißt, dass die Wegemöglichkeiten gesichert und verbessert werden müssen. Für Bewohner der betroffenen Viertel die Durchgangswege zu den anderen Vierteln belassen!
  3. Auf keinen Fall eine Überdeckung der U 3, die gedacht ist, um dem FGH einen neue Zufahrt und einen Zuwachs zu ermöglichen.
- 
1. Absolutes Muss: Strukturkonzept für die Verkehrsflüsse (durch Baubehörde)
  2. Unbedingter Wunsch: Die Messe wird zur qualitativen Stadtmesse, das heißt, man muss nach intelligenten Formen suchen, die eine Stadtmesse ausmachen. Dabei muss ein Nutzen für alle Bewohner abfallen.
  3. Nicht die Wege von Osten nach Westen und von Norden nach Süden zerschneiden. Die Messe muss sich als städtisches Viertel verstehen.
- 
1. Durchlässigkeit des Messegeländes, zum Beispiel durch ein Ticket-System, sicherstellen, so dass zum Beispiel abends einzelne Hallen zugänglich sind.
  2. Den ÖPNV einbinden, Ticketverkauf beim HVV und über Internet, den Vorteil der Bahn deutlich machen. Vorschlag gut, dass man Geld zurück bekommt, wenn man mit dem ÖPNV zur Messe kommt.
  3. Sich Zeit nehmen; warten, bis die Gutachten fertig sind.
- 
1. Der zeitliche Ablauf ist zu kurz und sollte unbedingt gedehnt werden.
  2. Wichtig: Warum wurden Alternativstandorte abgelehnt? Dazu sollten die Gutachten und die Kostenabschätzungen offengelegt werden.
  3. Wenn die Messe hier am innerstädtischen Standort, dann den ÖPNV stärken, Erschließung der Messe über die Schiene, Alternativen zum Auto stärken.
  4. Kein südlicher Ausgang des FGH über der U 3.
- 
1. Auf keinen Fall überflüssigen Verkehr erzeugen. Also nicht zu viele Stellplätze bauen.
  2. ÖPNV attraktiver machen, Bahnschienen für Güteranschluss nutzen.
  3. U-Bahnhof Sternschanze heller, attraktiver usw. machen
- Alle drei Punkte gehören in ein Gesamtverkehrskonzept.
- 
1. Keine Ausdehnung der Messe zu Lasten des FGH.
  2. Öffnung des Messegeländes an messefreien Tagen.
  3. Einhausung der Lagerstraße auf der alten Trasse und intelligente Überbrückung und Überbauung für die Messelogistik und die Messebesucher.
- 
1. Einführung eines Kombi-Tickets Messe-HVV sofort!
  2. Schutz der Straßen in Wohngebieten gegen wildes Parken schon jetzt! Die Baubehörde soll sich da etwas überlegen.
  3. Schön dass/wenn es keinen Tunnel unter Planten un Blumen gibt.
- 
1. Gesamtverkehrskonzept ist wichtig und sinnvoll, um Alternativen zum Auto stärken. Dabei sind zusätzliche Parkplätze begrüßenswert.
  2. Durchlässigkeit des Messegeländes oder ein attraktiver Weg
  3. Anlieferverkehr für FGH über eine neu konzipierte Lagerstraße, nicht über die Schanzenstraße.

1. Sehr wichtig: ein Gesamtverkehrskonzept. Darüber muss man nachdenken.
  2. Den Kommunikationsprozess, wie er hier gestaltet ist, fortsetzen.
  3. Auf keinen Fall: Die Messe als Barriere. Also eine multifunktionale Nutzung von Gelände und Hallen ermöglichen.
1. Ein innovatives Verkehrskonzept. Dabei das Fahrrad fördern, zum Beispiel durch Fahrradstationen am Hauptbahnhof, und damit werben, damit Hamburg als Weltstadt ihrem Ruf gerecht wird.
  2. Die Gutachten veröffentlichen und in Kopien zugänglich machen.
1. Änderung der Verkehrsplanung hin zur Schiene (weg vom Individualverkehr, hin zur Schiene)
  2. FGH mit echter Zukunftsperspektive. Erhalt FGH und Planungssicherheit, damit sie investieren können und uns die Arbeitsplätze im Viertel erhalten bleiben.
  3. Mietpreisbindung im Karo- und Schanzenviertel und Kontrolle der Immobilienspekulation.
1. Vermeiden, dass die Messe ausgeweitet wird, als stünde sie auf der grünen Wiese, also auf Nachbarn (zum Beispiel den FGH) Rücksicht nehmen.
  2. Also zum Beispiel nicht: Kappen der Ost-West-Verbindung Lagerstraße
  3. Der Senat soll sich zur grundlegenden Entscheidung äußern, warum die HMC sich nicht auf der grünen Wiese erweitern darf.

Absolut wichtig: Messe nicht auf die grüne Wiese! Neue Konzepte für innerstädtische Messe entwickeln. Dann ist die Messe auch innovativ, denn andere machen dies nicht. Wir brauchen aber die Entwicklung von innovativen Konzepten. Wenn dies nicht geschieht, werden die angrenzenden Viertel an die Wand gedrückt (z.B. durch Kappung der Lagerstraße). Integration der Messe in der Stadt, sonst sollte man lieber auf die grüne Wiese gehen. Also:

1. Urbanistische Strukturen verbessern: Gestaltung des Platzes am Sternbahnhof und geplanten künftigen Westausgang der Messe so, dass das ein belebter Platz wird.
2. Anschluss der Messe am Fernsehturm, der innerstädtisch ist und nicht an einer sechs- oder achtspurigen Straße endet.
3. Schaffung eines städtischen Raums an der Gnadenkirche.“

### 3.1.3. Bürger-Votum auf dem Kontrakt-Workshop am 29.10.2000

„Die Vertreter aus den betroffenen Stadtteilen werden gebeten, zum Abschluss ihre drei wichtigsten Punkte, was nun im Zusammenhang mit der Messeplanung unbedingt getan oder was auf keinen Fall getan werden dürfe, zu nennen.

1. Klärung der Zahl von Parkplätzen. Wieviel Parkplätze werden wo gebaut?
  2. Klärung: Wie können Quartiere von Suchverkehr verschont werden?
  3. Punkte, die nicht zur Messee Erweiterung gehören, können mittels der Ressourcen aus der Erweiterung vorangebracht werden.
1. Prozess der Beteiligung fortführen
  2. Belastung durch Verkehr und Lärm im Bereich Eimsbüttel-Süd, Schröderstiftstraße muss geklärt werden. Da fehlen Fakten als Grundlage für unsere Weiterarbeit.
1. Ich stelle die Notwendigkeit eines so großen Projektes in Frage. Warum ist Projekt nötig, wenn nicht mehr Besucher kommen? Warum muß soviel Geld ausgegeben werden? Ich träume davon, was man von dem Geld im Viertel tun könnte.
  2. Was wird aus der Ecke bei der Gnadenkirche? Was wird aus dem Südzipfel des alten Messegeländes?
  3. Warum setzt man die Expansion der Messe gegen den FGH durch, obwohl er sehr viel mehr Umsatz und Arbeitsplätze bringt? Ich stelle das grundsätzlich in Frage. Stattdessen: Eine vernünftige Modernisierung auf dem bestehenden Gelände!

Grundsätzliche Punkte: Messe als Erweiterungsprojekt ist abzulehnen!

Die Bürgerbeteiligung hat in wesentlichen Punkten nicht vernünftig funktioniert!

Rationale Pläne zur Erweiterung sind zu finden.

Zu 1) Nicht nachgewiesen, weshalb Messe erweitert werden soll; zerschneidet den Stadtteil; Ost-West-Zugang zerschnitten; keine Planung möglich über Jahre hinaus; keine Grünlinien; Anschlag auf Entwicklung Schlachthof; Quartier lebt von Mischung Arbeit und Leben; FGH entwickeln; inhaltl. Aggressivität hat mich erschüttert (vor allem seitens der Messe); Die Messentwicklung stellt FGH grundsätzlich in Frage; Er fordere FGH auf, nicht aufzugeben;

Zu 2) Für die heutige Veranstaltung sind wir dankbar, haben uns viel Mühe gegeben (u.a. Herr Goritz). Für viele Fragen haben wir aber keine plausiblen Erklärungen; das Verfahren war krank von Anfang an.

Zu 3) Bürgerbeteiligung jetzt anfangen, entwickeln aus dem Stadtteil heraus (Universität, new economy). Ist offen, ob es Widerstand im Viertel gibt. Aber, wenn Sie es bauen, tragen Sie die Verantwortung für dieses Viertel über Jahrzehnte!

Warum müssen so viele Mittel aufgewendet werden? Die Messe zerschneidet Hamburg. Sie ist schlecht für die Entwicklung des FGH. Die Messe ist nicht kompromissbereit. Die Bürgerbeteiligung ist gescheitert aufgrund falscher Prämissen für die Gutachten von Seiten des Senates. Die Bürgerbeteiligung muss jetzt beginnen, und zwar nach dem Gegenmachtmodell. Die Kompetenzen des Karo Viertels müssen genutzt werden. Die Messeerweiterung zerstört Entwicklungsmöglichkeiten.

1. Erweiterung ja, in enger Zusammenarbeit und Kompromissbereitschaft mit FGH, Anwohnern und Besuchern
2. Bisheriges transparente Verfahren fortsetzen!
3. Nicht wie Plädoyer meines Vorredners

1. Zustimmung zur Messe-Erweiterung, aber mit Vorbehalt
2. Interessen des FGH beachten!

Vorweg: Es gibt Stimmen im Stadtteil, die noch kaum aufgetreten sind.

1. Integriertes Verkehrskonzept mit Schwerpunkt ÖPNV
2. Fortsetzung und Ausbau der Beteiligung und Kooperation. Informationen müssen inklusive mehrsprachiger Zusammenfassungen angeboten werden.
3. Sicherung und Fortentwicklung der Erfolge der Quartierssanierung, dadurch Sicherung urbaner Qualität

1. Institutionalisierung der Bürgerbeteiligung
2. Entwicklung FGH + Messe am gleichen Standort problematisch (z.B. Wegebeziehungen trennen Stadtteile)
3. Verkehr und Entwicklungen im Wohnbereich, Sicherung der Fortentwicklung der Erfolge der Quartierssanierung

1. Integriertes Verkehrskonzept inkl. St. Pauli und im Hinblick auf Tourismusförderung. Gesamtkonzept entwickeln!

1. Durchlässigkeit von Messe und FGH für die Bevölkerung (Karo-/Schanzenviertel)

1. Gute Chancen für positive Entwicklung von FGH und Messe bei messefunktionaler Lösung. Für die Bürger kann die Entwicklung nur positiv sein, wenn die Punkte, die heute genannt wurden, berücksichtigt werden.

Nur die neuen Punkte, die nicht schon genannt sind:

1. Beleuchtung am Weg Schanzenpark
  2. ÖPNV – Priorität – Gutachten vergeben
  3. Wasserturm und Schanzenpark müssen für das Quartier erhalten bleiben.
- 
1. Priorisierung ÖPNV
  2. Städtebauliche Integration von FGH und Messe
- 
1. Im Prinzip möglich, Konsens zu finden, wenn FGH und HMC sich einigen. Habe den Eindruck, dass die Messe bisher handelt wie auf der grünen Wiese. Demgegenüber: Standortvorteil der Stadt nutzen! Gutachten zu ÖPNV erstellen!
  2. Bedürfnissen der Anwohner gerecht werden: Randbebauung von FGH und Messe ist wichtig.
  3. Gespräche mit anliegenden Quartieren weiterführen
- 
1. Das hier ist nicht nur eine Messeerweiterung, sondern ein größerer Stadtumbau → prägt die Entwicklung in den nächsten Jahren.
  2. Deswegen muss die Beteiligung aufrecht erhalten bleiben und erweitert werden.
  3. Die Planung muß im Hinblick auf die umliegenden Großprojekte integrierter gestaltet werden und ihren Horizont erweitern auf weitere Projekte mit Ausstrahlung auf den Planungsbereich (z.B. St. Pauli-Planungen), auch wenn das aufwendig und komplex ist.
- 
1. Entfernt wohnende Messebesucher müssen verstärkt mit Bahn kommen.
  2. Die Messe muss Vorreiter im Umweltschutz sein.
- 
1. Der Verkehr aus den Veranstaltungszentren darf Viertel nicht belasten.
- 
1. Es ist alles schon gesagt.
- 
1. Umdenken und Umhandeln nötig.
  2. ÖPNV muß nicht nur bei Messeerweiterung Priorität haben.
  3. Gesamtes Verkehrskonzept Hamburgs
- 
1. Habe viel mitbekommen und wahrgenommen heute, kenne andere Städte. Wir Schausteller sehen uns als Bürger in HH, sind 150 Tage/Jahr hier. Hier heißt es leben und leben lassen. Wir Schausteller akzeptieren die Ansprüche von Messe, FGH und Bürgern, die Planung darf aber nicht auf unserem Rücken ausgetragen werden. Wir sind 280 Aussteller, die meisten kleine und mittelständische Unternehmen, und haben 10 Millionen Zuschauer. Wir brauchen keine Zuschüsse, schaffen viel Arbeit. Bitte vergesst uns nicht!
- 
1. Kompromißbereitschaft wichtig, wird z.Z. aber nur vom FGH und den Anwohnern gefordert. Der Senat hat uns das eingebrockt, nicht die Messe. Kompromißbereitschaft des Senats fraglich. Fürchte, dass die Messe-Erweiterung Arbeitsplätze kostet.
  2. Beteiligung – fortsetzen, umschlagen lassen in ein Mitwirken in der nächsten Zeit.
  3. Wenn die Messe-Erweiterung kommt, dann soll man sagen: Die HH-Messe ist klasse, weil man mit dem ÖPNV hinkommt.
- 
1. Kritisiere fehlende Kompromißbereitschaft der Messe, obwohl FGH der größere Steuerzahler ist.
  2. Lagerstraße sollte in bisheriger Form bleiben.
  3. Favorisiere P + R gegenüber neuen Stellplätzen!
- 
1. ÖPNV-Förderung, möglichst wenige zusätzliche Stellplätze; bedenklich, dass Lärm im Schanzenpark zunehmen soll.
  2. Verhältnis zum FGH problematisch. Was FGH zu Flächen sagt, ist plausibler als was die Messe sagt. Es sollte geprüft werden, ob FGH die Flächen nicht eher braucht.
  3. Fände sehr gut: attraktive Fuß- und Radverbindung vom Karo viertel zum Sternschanzenpark. Die Verbindung zwischen Karo-Viertel + U/S-Sternschanze ist gut und richtig.



Unabhängig von Messe-Erweiterung:

1. Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV.
  2. Auf keinen Fall Verkehrsaufkommen nutzen.
  3. Auf keinen Fall dürfen Mieten weiter in die Höhe gehen.
- 
1. Wenn Erweiterung, dann Verkehr so entwickeln, dass Leute in Deutschland wissen, Messe in Hamburg ist Klasse, aber nicht mit dem Auto erreichbar.
  2. Durchlässigkeit des Messegeländes (auch auf altem Gelände)
  3. Nach neuesten ökologischen Standards bauen; Messe hier sollte Vorreiter sein.
- 
1. Quartiere von Verkehrsbelastung verschonen!
  2. Fortführung der Bürgerbeteiligung
  3. Städtebauliche Entwicklung: Durchlässigkeit / Grünanlagen
- 
1. Ich akzeptiere die Punkte, aber ich möchte keinen Tunnel haben, damit keine Dealer kommen.
- 
1. Hoffe, dass im Bereich Verkehr Priorität nicht Auto, sondern ÖPNV. Verkehrsplanung in Hamburg braucht Umdenken und anderes Handeln.
- 
1. Durchlässigkeit der Messe kann zur gemeinsamen Flächennutzung genutzt werden.
- 
1. Finanzierungstransparenz muß sichergestellt sein, z.B. bei Verlagerung Lagerstraße.
  2. Messe könnte auch nach oben entwickelt werden.
  3. Von Seiten der Behörde sollte nicht weiter damit gedroht werden, die Flächennutzungsverträge zu kündigen.

Vorteil dieses inzwischen dritten Projekts zur Messeerweiterung, das ich miterlebe, im Vergleich zu den anderen: Gutachter und Bürgerbeteiligung.

1. Lagerstraße sollte erhalten bleiben, könnte aber evtl. umgelegt werden.
2. Diese Messeerweiterung mußte die letzte sein, um Existenz des FGH zu sichern (FGH hat große ökonomische Bedeutung).
3. Grenzen der Messe-Erweiterung endgültig festschreiben

Große Bitte: Ich hoffe, dass alles, was hier kreativ entwickelt wurde, auch umgesetzt wird und nicht nur in den Papieren steht (z.B. ruhender/fließender Verkehr).“

### **3.2. Ergebnisse der Konsensabfrage zu den Forderungen und Vorschlägen der Verkehrsinitiative Karo4tel auf dem Kontrakt-Workshop am 29.10.2000**

„Der Moderator, Herr Dr. Feindt, erklärt, auf welche Weise die einzelnen Aussagen der Verkehrsinitiative durchgegangen werden sollen. Zu jeder Frage solle zunächst ein Meinungsbild aus Sicht der anwesenden Vertreter aus den Stadtteilen erhoben werden. Anschließend sollen die Vertreter der jeweiligen Fachbehörde und – soweit betroffen – der Messe Stellung nehmen.

Es wird die Frage gestellt, welche Quartiere gemeint seien und wer betroffen sei. Es wird Einigung darüber erzielt, dass die folgenden Quartiere als betroffen angesehen werden:

- Karolinentempel
- Sanierungsgebiet Schulterblatt
- St. Pauli
- Sanierungsgebiet Wohlwillstraße
- Eimsbüttel-Süd
- Rotherbaum

Die folgende Tabelle enthält die Ergebnisse der Konsensabfrage. Sie folgt der Gliederung des Thesenpapiers der Verkehrsinitiative Karo4tel „Quartiere entwickeln und verbinden“.

- In der ersten Spalte sind jeweils die Aussagen des Papiers enthalten.
- In der zweiten Spalte ist das Meinungsbild der Vertreter der betroffenen Stadtteile und Unternehmen (inklusive FGH und Kammern) vermerkt.
- Die dritte Spalte enthält die Stellungnahme der Fachbehörde respektive der Messe. Dabei bedeutet „+“ Zustimmung zu der Aussage.
- In der vierten Spalte sind zu einigen Punkten Aussagen vermerkt, in welchen Planungsoptionen sich die Aussagen konkret niederschlagen könnten.
- In den auf die einzelnen Thesen folgenden Zeilen sind jeweils die zur These abgegebenen Diskussionsbeiträge protokolliert.

Aussage	Stadtteil	Fachbehörde	Planungs- option
<b>1. Zur Vorinformation</b>			
➤ Bei allen Untersuchungen und Planungen müssen <u>alle</u> Quartiere im Umfeld der Messe berücksichtigt werden und die Ergebnisse in ein integriertes Gesamtkonzept einer Sozialen Stadtentwicklung eingebettet werden.	+ einstimmig	+	
<b>2. Verkehr und Wegebeziehungen</b>			
➤ Ein wirksames und zukunftsfähiges Verkehrskonzept im Umfeld der Hamburg Messe muss alle Verkehrsträger berücksichtigen und Vorschläge für integrierte Lösungen beinhalten.	+ einstimmig	+	
➤ In jede (gutachterliche) Prognose muss auch die Alltagserfahrung der AnwohnerInnen aus den Quartieren (als "ExpertInnen vor Ort") mit einbezogen werden.	+ einstimmig	+	
<b>2.1. Fließender Verkehr</b>			
➤ Die verschiedenen Verkehrsformen und Gruppen von VerkehrsteilnehmerInnen müssen als gleichwertige Partner betrachtet werden.	+ einstimmig	+	
<p>These: Alternativen zum motorisierten Individualverkehr müssen bevorrangigt werden!</p> <p>Einwand: Es existiert realistisch betrachtet gegenwärtig ein aktueller Verkehrsdruck, den man nicht wegdiskutieren kann. Später ergänzt: Deswegen müssen jetzt gezielte Maßnahmen u.a. zum Stauabbau ergriffen werden.</p> <p>Herr OD Walter: Ich kann mit der Formulierung gut leben. Dabei gilt es, die Probleme Sternschanzenbahnhof und Querverkehre insbesondere für Fußgänger und Radfahrer im Auge zu behalten.</p> <p>Herr von Saldern (Baubehörde): Die Antwort hängt vom jeweiligen Verkehr ab, pauschale Antworten sind nicht möglich. Dementsprechend soll bei den einzelnen Verkehren gesehen werden, was machbar ist.</p> <p>➔ <b>Annahme der These „Alternativen zum motorisierten Individualverkehr müssen bevorrangigt werden!“ ohne Gegenstimmen aus den Stadtteilen</b></p> <p>Teilnehmer/in: Es soll doch eine Verbesserung durch den ganzen Prozess erzielt werden.</p> <p>Teilnehmer/in: Abbau des Verkehrs ja, aber der Verkehrsdruck muß realistisch berücksichtigt werden.</p> <p>Teilnehmer/in: Was heißt das?</p> <p>Teilnehmer/in: Dies heißt, dass man dies beim Parkhausbau berücksichtigen muss.</p> <p>Herr von Saldern (Baubehörde): Ziel muss die Verringerung des Verkehrs sein.</p> <p>Herr Arndt: Der Punkt Parkhaus ist zu konkret, er sollte deswegen hier als Beispiel herausgenommen und gestrichen werden.</p> <p>Teilnehmer/in: Wir müssen darauf hinwirken, dass die schon jetzt gegebenen Verkehre gar nicht mehr ins Viertel herein kommen.</p> <p><b>These: Der bestehende Verkehrsdruck muß verringert werden.</b> ➔ <b>Annahme ohne Gegenstimmen aus dem Viertel.</b></p> <p>Herr Diercks (HMC): Der Lebensnerv der Messe ist die Kundschaft. Wenn man zu dirigistisch auftritt, bleibt die Kundschaft fort.</p>			

Aussage	Stadtteil	Fachbehörde	Planungs- option
➤ „Alternativen zum motorisierten Individualverkehr müssen bevorrangigt werden!“	+ einstimmig	+	
➤ Der bestehende Verkehrsdruck muß verringert werden.	+ einstimmig	+	
➤ Die Bereiche im Umfeld des Messegeländes und des Heiligengeistfeldes müssen <u>sofort</u> in das Verkehrsleitsystem einbezogen werden:	Ja: 21 „so bald wie möglich“: 4	Es müssen Parkkapazitäten da sein, „so schnell wie möglich“.	
<p>Teilnehmer/in: Was heißt „sofort“? Ist damit „parallel mit dem Vorhaben“ gemeint ?</p> <p>Herr Goritz: Das „sofort“ soll für „unmittelbar“ stehen. Der Teil zur westlichen Innenstadt fehlt. „Sofort“ heißt explizit „unmittelbar“, daher „so schnell wie möglich“.</p> <p>Einwand: Was nicht existiert; kann auch nicht angeboten werden. Es muß nach den Veranstaltungen differenziert werden, und daher sollte es „so schnell wie möglich“ lauten.</p> <p>Herr Lieven: Ist ein Parkleitsystem oder ein Verkehrsleitsystem gemeint? Planungen existieren für diese Sachen.</p> <p>Herr Arndt: Im Gutachten aus den 80er Jahren ist ein Ziel der Schutz vor Parken. Dieses Ziel wurde nicht erfüllt und dies muß jetzt erfolgen.</p> <p>Herr Goritz: Das Parkleitsystem ist orientiert an den vorhandenen Stellplätzen. Das Konzept muß zu einem Verkehrsleitsystem weiterentwickelt werden.</p> <p>Herr von Saldern (Baubehörde): Ein Parkleitsystem muss ein Ziel haben. Dafür zur Verfügung steht gegenwärtig nur das Millerntor, mehr existiert nicht. Und erst durch neue Plätze kann man ein Leitsystem machen. Die Frage ist auch: Was soll ich eigentlich leiten? Alle großen Straßen sind doch voll. Da kann man also gar nichts steuern!</p> <p>Herr Hirte: Denkbar wäre ein Leitsystem, das Autos von außerhalb ab der Autobahn auf P+R- Plätze lotst. Auch die Plätze des CCH könnten eingebunden werden.</p> <p>Teilnehmer/in: Ein Weg um den Parksuchverkehr zu verhindern wäre das Umleiten der Autos zu Parkhäusern weiter weg, von wo dann die Fahrten über ÖPNV gemacht werden.</p> <p>Teilnehmer/in: Der Verkehr muß schon außen abgefangen werden, das Marketing der Messe muss dies ankündigen. Ziel ist, Verkehr aus Quartieren raushalten!</p> <p>Herr Simon (Verband der Schausteller): Seit 15 Jahren werden Konzepte zur Verkehrslenkung ausprobiert: Schon vieles wurde ausprobiert, die Leute aber kommen mit dem Auto, und eben das muss man berücksichtigen.</p> <p>Herr Diercks (HMC): Wir wissen, dass bei Fachmessen die Autofahrer direkt zur Messe kommen, während bei Publikumsmessen sehr viele den ÖPNV nutzen.</p> <p>Herr von Saldern (Baubehörde): Bei der „Hanseboot“ existiert eine Verkehrsleitung zum Parkbereich Rödingsmarkt. Irritierend ist das Wort „sofort“: Der Wille ist ja da, aber der Begriff „sofort“ wirkt wie ein rotes Tuch.</p> <p>➔ <b>Abstimmung: „sofort“ oder „so schnell wie möglich“. Ergebnis: 21 („sofort“) zu 4 („so schnell wie möglich“).</b></p> <p>Herr von Saldern (Baubehörde): Einwand: Solange die Kapazitäten nicht ausreichen, kann man nicht viel lenken.</p> <p>Herr Goritz: „Verkehrsleitsystem“ ist der bewusst gewählte Begriff, da es nicht alleine um ein Parkleitsystem geht.</p>			

Aussage	Stadtteil	Fachbehörde	Planungs- option
➤ Für die Güterverkehre (Messe und FGH) müssen geeignete Konzepte entwickelt werden, die den Bahnanschluss nutzen und die Anzahl von Einzel- und Kleintransporten möglichst verringern bzw. diese zusammenfassen (Logistik-Zentren)	20 ja 1 nein 4 Enthaltungen	HMC: kann man nicht ohne DB als Partner beschließen. Das Bahn-Konzept funktioniert nicht. WiB (Klein): Der Bahnanteil beim Obstgroßmarkt ist auch verschwindend gering.	Gemeinsam mit der Bahn ein Konzept entwickeln. Konkurrenz der DB AG ansprechen. Option Bahn nicht verbauen.
<p>Herr Diercks (HMC): Hier wird die Rechnung ohne den Wirt gemacht! Es kann nichts gegen die DB gemacht werden, daher ist nur beschließbar, dass Gespräche mit der DB aufgenommen werden sollen. Wenn aber das Gesamt-DB-Konzept nicht funktioniert, dann hängt es an dieser Stelle.</p> <p>Herr SD Klein: Ein Beispiel ist der Obst- u. Gemüse-Großmarkt, wo trotz Bahnanschluß die Bahnanlieferung in den letzten Jahren rapide zurückging.</p> <p>Herr Diercks (HMC): Einzelwaggons werden von der DB gar nicht mehr zugestellt. Nach dem neuen Konzept der Bahn werden nur Ganzzüge zugestellt. Das Problem existiert doch auch beim FGH, hier fehlt das Angebot. Die Bahn muss sich erklären, ob dort etwas machbar ist. D.h. ein [oben angeregtes] Konzept muss zusammen mit der DB entwickelt werden.</p> <p>Teilnehmer/in: Das Monopol der Bahn existiert doch nicht mehr!</p> <p>Herr Diercks: Es fehlen die anderen Anbieter.</p> <p>Teilnehmer/in: Die Option [des oben angeregten Konzepts] muss gewahrt bleiben.</p>			
➤ Die direkte und zügige Erreichbarkeit des FGH muss auch künftig gewährleistet sein	+ einstimmig	+	
➤ Der Verlauf der Lagerstraße muss <u>unverändert</u> erhalten bleiben, um ihre Funktionsfähigkeit zu erhalten.	17 ja 9 nein 4 Enthaltungen	- Die WiB ist dagegen. Die Gutachten zeigen, dass die genannten Funktionen auch anders erfüllt werden können	
<p>Herr SD Klein: Hier bin ich klar dagegen: Das Verkehrs- Gutachten und das FGH-Gutachten zeigen, dass die zuvor genannten Punkte auch ohne Erhalt der Lagerstraße erreichbar sind. Werden durch die Formulierung „unverändert erhalten bleiben muss“ nicht Alternativen verbaut? Kann man sich nicht noch andere, bessere Lösungen vorstellen?</p> <p>Herr Guthold: Die vorgeschlagenen Verlagerungen können den Ansprüchen des FGH nicht gerecht werden.</p>			
➤ Alternativen zum motorisierten Individualverkehr stärken.	+ einstimmig	+	
➤ Bestehenden Verkehrsdruck mit dem Ziel der Verringerung in den Planungen berücksichtigen.	Nahezu einstimmig bei 1 Enthaltung	+	
<p>Herr Kuhlmann (Handelskammer): Angebote ja, Dirigismus nein.</p>			

Aussage	Stadtteil	Fachbehörde	Planungs- option
<b>2.2. Stellplätze: Anzahl und Standorte</b>			
➤ Die Errichtung der in der Senatsdrucksache genannten Anzahl von ca. 7.500 <u>neuen</u> Stellplätzen bei einer Erweiterung des Messegeländes ist nicht plausibel.	Ja 24, Nein 2, Enthaltungen 1	+ STEB: 7.500, führt in Irr-Richtung	
➤ Die Errichtung der in der Senatsdrucksache genannten Anzahl von ca. 7.500 <u>neuen</u> Stellplätzen bei einer Erweiterung des Messegeländes schadet einer nachhaltigen Stadtentwicklung statt ihr zu nützen.	Ja 16, Nein 7 Enthaltungen 5		
<p>Teilnehmer/in: Ich schlage eine Aufspaltung vor in die Fragen „7.500 Stellplätze sind nicht plausibel“ und „7.500 Stellplätze schaden einer nachhaltigen Entwicklung“.</p> <p>Herr Sielmann: Der Parkplatzdruck ist vorhanden, die Situation ist hier schlecht. Die Konzeption muss hier geprüft werden, und daher befürworte ich, wie von Herrn Walter vorgeschlagen, die Kapazität zu erweitern.</p> <p>Herr OD Walter: Auch jetzt haben wir 6.000-7.000 Fahrzeuge, die bei den Messen Stellplätze suchen. Die Folgerung ist daher: Neue Stellplätze führen zu Entlastungseffekten. Wir müssen aber heraus aus dem Gegensatz „7.000 oder gar nichts“. Wir sollten schrittweise vorgehen, also zuerst ca. 1.000 Plätze auf dem alten Gelände plus 1.500 auf dem westlichen Ausbaugelände plus 1.500 unter dem Heiligengeistfeld. Dies bedeutet eine Umformulierung der Thesen, denn Null wäre schlecht für das Quartier.</p> <p>Frau Holstegge: Vor jedem neuen Parkplatz ist zu klären, wieviel Verkehr vermeidbar ist. War dies in den Gutachten enthalten?</p> <p>Herr Buch (M+O): Nein, denn damit war das Gutachten nicht beauftragt!</p> <p>Herr Arndt: Der Auftrag ist einseitig gewesen. Andererseits stimme ich Herrn Walter zu. Auch der Hinweis der Schausteller ist richtig: Die Leute kommen mit dem PKW. Die Schlussfolgerung für mich ist, keine neuen Parkplätze zu bauen und stattdessen erstmal bei Null neuen Plätzen anzufangen.</p> <p>Teilnehmer/in: Bau- und Wirtschaftsbehörde haben diesen Stress gemacht. Es werden immer wieder die gleichen Themen diskutiert. Meine Frage ist: Wie sieht es mit kostenlosen Parkangeboten für Anwohner aus?</p> <p>Herr Müller: Hier gibt es einige Wunschträume. Fachmessen und Publikumsmessen sind zu unterscheiden. Bei der Fachmesse kommen die Leute aus anderen Bundesländern. Die Messe zieht die Leute direkt an, und dafür muss die Messe die Plätze vorhalten. Gelten muss das Verursacherprinzip: Die Messe muss daher auf ihrem Gelände Kapazitäten schaffen. Die Aussagen, Parkplätze unter den Hallen wäre ein zu großer Aufwand, können nicht gelten.</p> <p>Teilnehmer/in: Wollen wir hier jetzt nicht die Ziele festlegen und nicht zu kleinräumig diskutieren?</p> <p>Herr Heitmann: Wenn die Parkplatzzahl gleich null sein soll, dann haben wir ein absolutes Parkchaos. Die Polizei kann das Volumen schon jetzt nicht bewältigen!</p>			
➤ Die Messe soll Parkplatz auf ihrem Gelände schaffen.	Ja 21, Nein 5	WiB: Das ist nicht zu schaffen. Herr Diercks (HMC): Keine Messe dieser Welt schafft es, alle Parkplätze auf ihrem Gelände unterzubringen.	

Aussage	Stadtteil	Fachbehörde	Planungs- option
➤ Unter dem Heiligengeistfeld darf möglichst gar KEINE Tiefgarage errichtet werden.	21 Ja, 6 Nein, 5 Enthaltungen	Herr von Saldern (Baubehörde): Durch eine Tiefgarage erfolgt eine Entlastung beim Parksuchverkehr, während der Großveranstaltungen (nicht nur zu Messezeiten, sondern auch für den Dom). Das ist auch attraktiv für den Dom. Hier sind auch auf Vorschlag des Verkehrsgutachtens einzelne Verkehrsströme durchzusprechen.	
➤ Ein Parkhochhaus auf dem "Feldeck" ist wegen des Verlustes der Grünfläche nicht akzeptabel.	Ja 21, Nein 6, Enthaltungen 4	+	
➤ Die Erschließung eines Parkhauses / einer Tiefgarage im Bereich Feldeck / nördliches Heiligengeistfeld darf nur von der Glacischaussee aus erfolgen.	Ja 19, Nein 0, Enthaltung 13	Das betrifft Details der Planung. Zu der Frage, ob Linksabbiegen am Millerntor möglich, siehe Verkehrsgutachten.	
➤ Die Parkplatzsituation ist schlecht. Es sollen schrittweise neue Kapazitäten geschaffen werden.	Ja 16, Nein 8, Enthaltungen 6	WiB, StEB, BauB: Schrittweises Konzept ist vernünftig.	Zunächst insgesamt ca. 4.500 Stellplätze.
➤ Bei Null zusätzlichen Parkplätzen anfangen und schrittweise erhöhen.	Ja 9, Nein 11, 11 Enthaltungen	Polizei: führt zu Chaos, trifft den Anwohner, finanziell utopisch.	
➤ Kostenlose Parkplätze für Anwohner.	Ja 18, Nein 7; Enthaltung 3	Polizei: führt zu Chaos, trifft den Anwohner, finanziell utopisch.	
<p>Teilnehmer/in: Wenn man darüber abstimmt, dann müsste man dies für alle Bewohner fordern!</p> <p>Herr Klein (Wirtschaftsbehörde): Ich könnte jetzt auch Freibier für alle fordern!</p> <p>Herr von Saldern (Baubehörde): Wenn man diese für alle Stadteile macht, so würde die Stadt jahrelang nichts anderes finanzieren.</p>			

Aussage	Stadtteil	Fachbehörde	Planungsoption
<b>2.3. Messeparkhaus westlich der Karolinenstrasse</b>			
➤ Gibt es einen akzeptablen Standort für ein Parkhaus unmittelbar nördlich des Karolinviertels oder südlich der Bahntrasse?	Ja 10, Nein 7, 14 Enthaltungen	Es gibt einen akzeptablen Standort in diesem Bereich.	
Es gibt akzeptablen Standort in diesem Bereich: Ja 10, Nein 7, Enthaltungen 14			
➤ Falls Stellplätze in Tiefgaragen geschaffen werden, müssen nochmals Kosten und technische Realisierbarkeit ihrer Errichtung <u>unter den neuen Messehallen</u> geprüft werden.	Ja 29, Nein 1, Enthaltung 1	+	
Herr von Saldern (Baubehörde): Wir sind der Auffassung, dass es sinnvoll ist, Tiefgaragen mit in die Planung einzubeziehen.			
➤ Es sollten keine Stellplätze in Tiefgaragen untergebracht werden, da Tiefgaragen von allen Angeboten erfahrungsgemäß die geringste Akzeptanz aufweisen.	Ja 9, Nein 14, Enthaltungen 6	Keine Zustimmung zu der Aussage. Akzeptanz wird geprüft.	
➤ Eine Ausweitung des Stellplatzangebotes sollte in jedem Falle schrittweise, in kleinen Einheiten und dezentral erfolgen.	+ einstimmig	+	
➤ Es dürfen <u>gar keine</u> zusätzlichen Stellplätze errichtet werden.	Ja 5, Nein 17, Enthaltungen 9	-	
➤ Parallel zu den Stellplatzangeboten sind eine Absperrung der Wohnquartiere, eine wirksame Kontrolle und ggfs. Weitergehende Maßnahmen (Abschleppen) notwendig.	Ja 31, Nein 0, Enthaltungen 0	HMC: Grundsätzliche Zustimmung. Wirkung jetzt ergriffener Maßnahmen abwarten.	
<p>Herr Arndt: Die Innenbehörde sollte gefragt werden, ob es rechtlich möglich ist, das Karoiviertel abzusperrern.</p> <p>Herr Heitmann (Polizei): Das ist rechtlich nicht möglich; bzw. dies nur durch eine Privatisierung der Straßen möglich. Das wurde bislang nicht weiter verfolgt. Ein Hinweis: Früher wurde mal mit der Polizei eine Möglichkeit gefunden. Das hat später nicht mehr geklappt, weil es zu wenig Personal gab.</p> <p>Frage: Wie funktioniert die Absperrung an der Alsterdorfer Sporthalle?</p> <p>Antwort: Dort befindet man sich in einer rechtlichen Grenzzone. An der Alsterdorfer Sporthalle gibt es auch nur zwei Gruppen von Verkehrsteilnehmern, Parkplatzsucher und Anwohner. Dieses Vorgehen ist im Karoiviertel nicht möglich.</p> <p>Herr Diercks (HMC): Die HMC stimmt zu, dass Straßen gesperrt werden, soweit möglich. Das bringt was fürs Quartier.</p> <p>Rufe aus den Publikum: Das sollte man auch bei Dom machen!</p> <p>Herr von Saldern (Baubehörde): Wir werden durch schrittweise Einrichtung gucken, was sich in diesem Bereich tut.</p>			



Aussage	Stadtteil	Fachbehörde	Planungs- option
➤ Es soll nochmals geprüft werden, ob bzw. unter welchen Voraussetzungen es möglich ist, in allen Wohngebieten im Messeumfeld AnwohnerInnen-Parkzonen einzuführen.	Ja 28, Nein 0, Enthaltungen 3	Dies ist bereits mit negativem Ergebnis abgeschätzt worden.	
Erläuterung der Verkehrsinitiative: Damit ist eine konkrete Machbarkeitsstudie gemeint.			
➤ Für alle Gebiete im Umfeld des Messegeländes müssen umgehend Machbarkeitsuntersuchungen über die Möglichkeiten zur Einführung des AnwohnerInnen-Parkens durchgeführt werden.	Ja 24, Nein 0; Enthaltungen 7	Herr von Saldern: Ich nehme den Wunsch mit, dass die Baubehörde etwas tun soll.	
➤ Ist geprüft worden, ob die vorhandenen Haupt- und Zubringerstraßen – besonders in den Spitzenzeiten – noch weitere Verkehre aufnehmen können?		Herr Buch (M+O): Ist geprüft und möglich.	
<b>2.4. P+R-Angebote / Shuttle-Busse</b>			
➤ Um AutonutzerInnen möglichst früh "abzufangen", müssen alle Messeintrittskarten als ÖPNV-Ticket gültig und im Gesamtbereich des HVV (d.h. auch an allen Automaten) erhältlich sein.	Einstimmig +	HMC: Im Haus prüfungsbedürftig in beiden Fällen.	
Anmerkung aus dem Publikum: Die Leute müssen auch wissen, dass es so etwas gibt.  Herr Diercks: Der HVV hat in der Innenstadt geworben, in den Außenbezirken muss noch etwas getan werden. Wir werden prüfen, wie dies in 100km Umkreis bekannter gemacht werden kann.			
➤ Für aus größerer Entfernung anreisende DB- und Auto-NutzerInnen sollte von wichtigen Bahnhöfen und autobahnnahe gelegenen Parkplätzen aus ein Shuttle-Bus-Service eingerichtet werden.	Ja 27, Nein 0, Enthaltungen 4	Herr Diercks (HMC): Wir haben bei der letzten großen Publikumsmesse einen Shuttle-Service vom Rödingsmarkt eingerichtet.	
➤ Kombi-Ticket mit der Fernbahn		Herr Diercks (HMC): Das gibt es schon, ist überholungsbedürftig. Hier muss etwas getan werden.	
<b>2.5. Umweltbelastungen durch den Verkehr</b>			
➤ Die Belastungen der Wohnquartiere durch Verkehrslärm und Luftschadstoffe dürfen keinesfalls zunehmen.	+ Einstimmig	+	

Aussage	Stadtteil	Fachbehörde	Planungsoption
<b>2.6. Verbesserung des ÖPNV-Angebotes</b>			
Das ÖPNV-Angebot muss z.B. durch eine Verdichtung der Taktzeiten und zusätzliche Angebote weiter verbessert werden.	Ja 30, Nein 0, Enthaltung 1	Herr von Saldern (BauB): Nein, denn dichter geht der Takt nicht.	
<p>Teilnehmer: Das ist eine Forderung an den HVV, der hier nicht dabei ist.</p> <p>Baubehörde: Wir sind dagegen. Die U-Bahn fährt im 5-Minuten-Takt, die S-Bahn im 10-Minuten-Takt, der 111-er Bus am Wochenende im 15-Minuten-Takt. Das ist ein sehr gutes Angebot.</p> <p>Herr Hölting: Die S-Bahn ist gefordert. Die 11er-Linien fahren in schlechten Taktzeiten. Das muss verbessert werden.</p> <p>Arndt: Die 111-er Buslinie muss verbessert werden.</p> <p>Hölting: Der U-/S-Bahn-Eingang bei der neuen Messe West ist wichtig. Frage: Das würde ja einen Tunnel bedeuten – das müssen wir beim Thema „Wegebeziehungen“ klären.</p> <p>Herr von Saldern (Baubehörde): Ich nehme den Wunsch entgegen.</p>			
➤ Das Karolinenviertel muss einen direkten, bequemen und sicheren Zugang zum U-Bahnhof Messehallen und zum Sternschanzenbahnhof erhalten.	Ja 30, Nein 0, Enthaltung 1	Herr von Saldern: Ich habe das als Wunsch verstanden.	
<b>2.7. Preisgestaltung und Marketing für alle Mobilitäts-Dienstleistungen</b>			
➤ Jede Messeeintrittskarte sollte zugleich als ÖPNV-Ticket gültig sein.	+ einstimmig	Wunsch verstanden	
➤ Es sollte keine Werbung für Stellplätze in Messenähe, sondern ausschließlich für P+R-Plätze und ÖPNV-Verbindungen geben.	Ja 18, Nein 4, Enthaltungen 1	Mindestens f. Beh.-Plätze HMC: +, wird gemacht	
<p>Teilnehmer: Für Behindertenparkplätze werben!</p> <p>Herr Diercks: Wir geben bereits DM 270.000,- für Messe-Tickets aus. Für Parkplätze müssen wir nicht mehr Werbung machen.</p>			
<b>2.8. Umbau der Karolinenstraße</b>			
➤ Die Karolinenstraße soll – gemäß Gutachten - vor allem eine Wohnstraße sein, keine "Messestraße".	Ja 20, Nein 1, Enthaltungen 7.	Die Begriffe sind unklar.	
<p>Erläuterung des Gutachters: „Wohnstraße“ in unserem Gutachten soll heißen: Zuwendung zum Viertel und Aufenthaltscharakter. „Messestraße“ heißt nicht „Messeschneidweg“. Die Messe sollte sich bewusst als innerstädtische Messe öffnen. Ziel muss sein die Öffnung für Fahrradfahrer / Fußgänger, das heißt, den Aufenthaltscharakter für Fahrradfahrer und Fußgänger zu verbessern.</p>			
➤ Die Karolinenstraße muss zu einer Einbahnstraße umgebaut werden.	Ja 5, Nein 15, Enthaltungen 11	-	

Aussage	Stadtteil	Fachbehörde	Planungs- option
➤ Die Insellage der Gnadenkirche muss – und kann – aufgehoben werden. (Motto: "Kirche ins Dorf.")	Ja 27, Nein 0, Enthaltungen 4	+, wünschenswert	
Herr OD Walter (StEB): Die Begriffe „Wohn-und Messestraße“ sind missverständlich. Die Formulierung „Die Messe soll sich zuwenden“ ist besser. Eine Einbahnstraße ist nicht möglich. Die Insellage der Gnadenkirche aufzuheben ist städtebaulich wünschenswert.			
<b>2.9. Terminplanung für künftige Messen</b>			
➤ Die Termine für den "Dom" und große Messen müssen schnellstmöglich entflochten und besser aufeinander abgestimmt werden.	Ja 26, Nein 1, Enthaltungen 4	Dom: +, aber überregionale Struktur beachten. HMC: wünschenswert, nur ± 4/5 Tage mögl.	
<p>Herr Simon (Schaustellerverband): Wir sind schon dafür, aber der Dom-Termin hängt vom Volksfestterminkalender ab, der sich aus Volksfesten in ganz Deutschland zusammensetzt und seit 1945 gewachsen ist. Da gibt es nicht mehr als 3 bis 5 Tage Spielraum.</p> <p>Herr Diercks (HMC): Die Messe hat auch nur 3-5 Tage Spielraum.</p> <p>Mehrere Teilnehmer: Dieser Spielraum sollte genutzt werden.</p>			
<b>2.10. Zukunftsperspektiven</b>			
➤ Bei allen Untersuchungen sollte auch eine Interpolation für den (nach Aussagen der HMC eher unwahrscheinlichen Fall) eines erheblichen Anstiegs der BesucherInnen-Zahlen erfolgen.	Ja 29, Nein 0, Enthaltungen 2	+, HMC: Besucherzahlen für die Zukunft sind schlecht zu planen, Szenario wird gemacht.	
<p>Teilnehmer: Wenn die Messe neue Flächen erhält, dann kommen auch mehr Besucher, damit auch mehr Verkehr. Dann sollte die Messe auch Alternativen / Szenarien anbieten (z.B. in Parkplatzfragen).</p> <p>Herr Diercks: Wir wollen etwas tun für eine Entspannung der Situation. Wir gehen davon aus, die Besucherzahlen zu halten, die wir haben. Szenarien werden entworfen.</p> <p>Einwurf: U-Bahn: U2-Station Messehallen ist vorhanden, lohnt nicht, neue Station einzurichten.  Lärmgutachten berücksichtigt dies.</p>			
➤ Linksabbieger – Spur Glacischaussee / Millerntor sollte geprüft werden.		Baubehörde: Zu welchem Zweck?	
<p>Herr von Saldern (Baubehörde): Über die Millerntorstraße laufen keine Verkehre aus dem Westen zu. Die Zufahrt von Westen erfolgt über die Feldstraße. Der Verkehr in der Millerntorstraße kommt aus der Ost-West-Straße und vom Hafenrand, nicht von Westen.</p> <p>Herr Würdehoff: Die Linksabbieger aus Westen nutzen die Zulaufstrecke Petersburgerstr. – Feldstraße. Das Lärmgutachten hat das nicht beachtet.</p> <p>Herr Popp (Lärmkontor): Doch, das ist im Lärmgutachten berücksichtigt worden.</p>			

Aussage	Stadtteil	Fachbehörde	Planungsoption
➤ Neuer Haltepunkt der U2 am neuen Messe-Eingang West.		- BauB: Warum U2 „Messehallen“ nicht nutzen? Kosten	
Herr von Saldern (Baubehörde): Es ist bereits eine Station der U2 „Messehallen“ vorhanden. Angesichts der Kosten lohnt es nicht, eine neue Station einzurichten.			
<b>3. Arbeiten und Wohnen</b>			
<b>3.1. Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen</b>			
➤ Der Bestand an Arbeitsplätzen auf dem FGH muss auch für die Zukunft gesichert (und möglichst weiter ausgebaut) werden.	+ einstimmig	+	
➤ Auch die HMC muss künftig zur Schaffung eines lokalen Arbeitsplatzangebotes beitragen.	Ja 30, Nein 0, Enthaltung 1	+	Herr Diercks (HMC): Wir versuchen, Messebauer anzusprechen, aber das ist schwierig.
➤ Im Bereich der innerstädtischen Quartiere müssen preiswerte Gewerbeflächen (besonders auch für Handwerksbetriebe) erhalten bzw. neu geschaffen werden.	+ einstimmig	+	
<b>3.2. Sicherung preiswerten Wohnraums</b>			
➤ Im Bereich der Wohnraumversorgung müssen die erreichten Sanierungsziele gesichert werden. Dazu gehört besonders die Erhaltung preiswerten Wohnraums.	Ja 30, Nein 0, Enthaltung 1	+	
➤ Neben den gesetzlichen müssen auch die finanziellen Voraussetzungen zur Erhaltung preiswerten Wohnraums von der öffentlichen Hand geschaffen werden (Etat f. Untersuchungen im Viertel).	Ja 28, Nein 3, Enthaltungen 0	+, das gehört zum Sanierungskonzept; Einzelprüfung notwendig.	
Herr Goritz:	In Sanierungskonzepten gibt es Verkaufsrechte, Etat sollte für Plausibilitätsprüfung bereitgestellt werden. Dies sollte für Schanzen- und Karoiviertel durchgeführt werden.		
Herr OD Walter (StEB):	Das muss im Rahmen der Sanierung geprüft werden, da nur mit Mitteln der Gesamtsanierung finanzierbar.		
Herr Klein (Wirtschaftsbehörde):	Die Prioritäten müssen im gesamtstädtischen Abgleich gesetzt werden.		
Es muss ein zusätzliches Raumangebot für soziale Einrichtungen und ein Stadtteil-Kulturzentrum gemacht werden.	Ja 21, Nein 2, Enthaltungen 8	STEB, WiB: Bedarfsanalyse notwendig, Priorisierung im gesamtstädtischen Abgleich	

Aussage	Stadtteil	Fachbehörde	Planungs- option
<b>4. Städtebauliche Gestaltung und messefunktionale Aspekte</b>			
Der bedeutende Stadtumbau, der mit einer Messe-Erweiterung verbunden ist, muss auf die Sanierungsziele und das Quartiersmanagement im Umfeld abgestimmt werden.	+ einstimmig	+	
<b>4.1. Wegebeziehungen</b>			
Generell müssen die Wegebeziehungen und die Attraktivität der Fuß- und Radwegeverbindungen (lokal und überörtlich) überprüft und ggf. verbessert werden.	+ einstimmig	+	
Es müssen Vorschläge für eine attraktive Gestaltung der West-Ost- zwischen Schanzenviertel und <i>Planten un Blumen</i> und der Nord-Süd-Verbindung zwischen Karoiviertel und Schanzenpark vorgelegt und realisiert werden.	+ einstimmig	+	
Verkehrsinitiative: „Messe-Hall“ auf der Lagerstraße könnte z.B. wie ein Einkaufszentrum immer geöffnet sein.			
<b>4.2. Öffentliche, urbane Plätze</b>			
➤ Bei allen Messen und Ausstellungen sollten jeweils alle Eingänge zum Messegelände genutzt werden.	+ einstimmig	HMC: +	
➤ Hat ein zusätzlicher Eingang zu <i>Planten un Blumen</i> an der Kreuzung Rentzel-, St. Petersburger , Karolinen- und Lagerstraße sowohl einen Nutzen für die Messe als auch für die umgebenden Quartiere?	Ja 23, Nein 0, Enthaltungen 3	HMC: +	
Prof. Brauer: Ein zusätzlicher Eingang hat folgende Funktion: - direkter Zugang zur Karolinenstraße, - zusätzlicher Eingang für Messebesucher.			
➤ Im Bereich südlich des Schanzenbahnhofs muss <u>frühzeitig</u> eine attraktive Gestaltung des Eingangsbereiches zum U-/S-Bahnhof und zu den (künftigen) Messehallen geschaffen werden.	+ einstimmig	+ HMC: Im 1. Bauabschnitt provisorisch, STEB: Betroffenheit FGH berücksichtigen	
Herr Diercks (HMC): Das ist sinnvoll, da zusätzliche Zugang zum CCH. Im ersten Bauabschnitt müsste aus Sicherheitsgründen ein Provisorium geschaffen werden.			
Herr OD Walter: Der FGH wird davon betroffen, deswegen ist hier eine Abstimmung mit Dritten nötig.			

Aussage	Stadtteil	Fachbehörde	Planungs- option
➤ Auch das Schanzenviertel muss durch ein Parkleitsystem und die Sperrung (bzw. Überwachung) der Quartierseinfahrten verlässlich vor Messe- und Parksuchverkehr geschützt werden.	+ einstimmig	+	
➤ Der öffentliche Raum im Umfeld der Messe und ihrer Eingänge muss erhalten und ansprechend gestaltet werden.	+ einstimmig	+	
➤ Im Hinblick auf den Mangel an Grün- und Freiflächen in den Quartieren rund um das Messegelände müssen Grünflächen und Parks einen besonderen Schutz genießen.	+ nahezu einstimmig, Nein 1		
Herr Kuhlmann (Handelskammer): Keine Denkverbote!			
➤ Auch die Messe muss einen möglichst hohen Anteil an Begrünung auf ihren Flächen anstreben (zum Beispiel Grasdächer).	+ einstimmig	HMC: +	HMC: Wo technisch sinnvoll und machbar. Mit Planern frühzeitig abzustimmen.
➤ Durch eine Auflösung der starren Ränder der Messe- und FGH-Flächen kann die Qualität für die benachbarten, kleinteilig strukturierten Gebiete deutlich gefördert werden.	Ja 24, Nein 2, Enthaltungen 5	+	
Eine Abstimmung zu der Frage, ob über Ränder der Messe und des FGH gemeinsam abgestimmt werden soll, ergibt eine Mehrheit dafür, dass die Aussage die Ränder beider Unternehmen betreffen sollte.			
<b>4.3. Denkmalschutz</b>			
➤ Im Rahmen der städtebaulichen Untersuchungen und Planungen muss sowohl der Denkmalschutz als auch der Schutz denkmalwürdiger Bausubstanz gewährleistet sein.	Ja 30, Nein 0, Enthaltungen 1	+	Konflikte auf dem Messe- gelände u. Be- gräbniskapelle
Denkmalschutzamt: Es existieren Konflikte auf dem Gelände (Schlachthof-Halle auf dem FGH-Gelände), Begräbniskapelle an der Petersburger Straße. [Die Stellungnahme des Denkmalschutzamts liegt dem Protokoll bei.]			
<b>5. Bürgerbeteiligung</b>			
➤ Der gegenwärtig übermäßige Zeitdruck schadet dem Beteiligungsverfahren.	Ja 19, Nein 5, Enthaltungen 3	-	
➤ Im weiteren Verfahren bis zur Ausführung der Planungen für die Messe-Erweiterung müssen die Interessen von HMC, FGH und Quartier gleichrangig berücksichtigt werden.	Ja 28, Nein 0, Enthaltungen 3	+	

Aussage	Stadtteil	Fachbehörde	Planungs- option
➤ Nach Vorlage der Gutachten muss den Betroffenen aus den Quartieren genügend Zeit zu deren Überprüfung gegeben werden.	Ja 28, Nein 0, Enthaltungen 3	+	
➤ Alle Gutachten und Expertisen müssen den Betroffenen aus den Stadtteilen frühzeitig und in vollem Umfang an geeigneter Stelle zugänglich sein.	+ einstimmig	+	Herr Klein (WiB): Umgang mit Expertisen: Behörden-Internes wird wie bisher nicht zugänglich gemacht.
<p>Rückfrage: Wer ist betroffen?</p> <p>Verkehrsratsinitiative: Alle Anwohner, Gewerbetreibende vor Ort.</p> <p>Teilnehmer: Was wäre ein geeigneter Ort zur Auslage?</p> <p>Verschiedene Teilnehmer: Internet, Info-Laden, andere häufig frequentierte Orte</p> <p>Herr Klein (WiB): Das ist möglich.</p> <p>Zwischenruf: „Oh Chef, sie sind heute aber großzügig!“</p> <p>Teilnehmer: Frage: Wie soll die weitere Beteiligung aussehen?</p> <p>Herr OD Walter (STEB): Die Anregung zu einer Weiterführung der Beteiligung soll in der Drucksache dargelegt werden, wir wissen noch nicht wie. Das Thema „Messe“ wird uns noch eine Weile begleiten, auch in der Realisierungsphase.</p> <p>Teilnehmer: Eine Anmerkung: Einladungen in Zukunft mehrsprachig!</p>			
➤ Bei der Erarbeitung des nächsten Drucksachen-Entwurfes müssen auch die Forderungen aus dem Beteiligungsprozess Berücksichtigung finden.	+ einstimmig	+	
➤ Auch der weitere Beteiligungsprozess soll von BewohnerInnen begleitet werden. (Motto: "BewohnerInnen sind ExpertInnen für ihr lokales Umfeld.")	+ einstimmig	+	
➤ Zur Sicherung der Kontinuität des Beteiligungsverfahrens sollte ein Begleitgremium geschaffen werden.	Ja 29, Nein 0, Enthaltungen 2	+	Dies ist mit dem Beteiligungsprozess abgedeckt.
Herr Lieven: Alle wichtigen Akteure müssen weiter wie bisher beteiligt werden.			
➤ Die Moderation soll auch künftig durch ein unabhängiges Büro erfolgen.	Ja 29, Nein 0, Enthaltungen 2	+	
➤ Die Kontinuität des Informationsflusses muss auch künftig sichergestellt sein.	+ einstimmig	+	

Aussage	Stadtteil	Fachbehörde	Planungs- option
➤ Der weitere Zeitplan für den Planungsprozess muss frühzeitig bekannt gegeben werden.	+ einstimmig	+	
➤ Mitglieder der Sanierungsbeiräte sollten an den Sitzungen der Lenkungsgruppe teilnehmen.	Ja 29, Nein 0, Enthaltungen 2	-	Die Informationen auf den Workshops sind die gleichen wie für die Behörden.
<b>6. Finanzierung</b>			
➤ Für alle Maßnahmen im Messeumfeld muss eine frühzeitige Prüfung der Finanzierungsmöglichkeiten erfolgen, um Ergebnisse des Beteiligungsprozesses abzusichern.	+ einstimmig		
➤ Alle durch die "Entwicklung" der Hamburg Messe verursachten Kosten müssen im Sinne einer Kostentransparenz offen werden.	+ einstimmig		Sitzungen des betroffenen Ausschusses der Bürgerschaft und Information sind öffentlich.
➤ Alle durch die "Entwicklung" der Hamburg Messe verursachten Kosten müssen vom Projektträger (=HMC) übernommen werden.	kein Meinungsbild		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kostenpakete: Finanzierung aus anderen Quellen</li> <li>• Entscheidung der Bürgerschaft</li> </ul>
<p>Herr OD Walter: Wir haben den Prozess so angegangen, dass er als Ergebnis ein Paket ergeben muss. Um dies zu finanzieren, sind auch andere Töpfe als die HMC nötig. Die Formulierung ist daher nicht sinnvoll. Die durch die Messeverlegung entstandenen Kosten müssen natürlich auch von der Messe getragen werden.</p> <p>Herr SD Klein (Wirtschaftsbehörde): Wir können nicht durch einen Beschluss hier die Haushaltshoheit des Senats aufheben. Es gibt verschiedene Kostenpunkte. Die muss man durchrechnen und nach Alternativen sehen. Dann muss man prüfen, was mittelbare und was unmittelbare Kosten der Messe-Erweiterung sind. Die Bürgerschaft entscheidet dann letztlich, was in welcher Höhe finanziert wird. Die Sitzungen des Haushaltsausschusses sind dabei öffentlich.</p> <p>Herr Arndt: Bei der Finanzierung werden aber auch öffentliche Mittel benötigt.</p> <p>Herr OD Walter: Das ist bislang nicht konkretisiert. Beim Bau einer neuen Bahnstation müsste man z.B. an andere Träger herantreten.</p> <p>Herr Simon (Verband der Schausteller): Wird das auf Platzgebühren aufgelegt?</p> <p>Frau Häussler (Handwerkskammer): Die Messe bezahlt gar nicht? Sie ist schließlich der Projektträger.</p> <p>Herr SD Klein: Ein Vorschlag zur Finanzierung ergeht an die Bürgerschaft erst dann, wenn konkrete Alternativen mit Kosten verbunden sind. Dann werden die einzelnen Kostenblöcke bestimmten Trägern zugeordnet.</p> <p>Teilnehmer/in: Wie ist das zum Beispiel bei den Parkhäusern?</p> <p>Herr SD Klein: Das ist bislang noch nicht geklärt, ob z.B. das ein Parkhaus der HMC wird, oder ein privates Parkhaus, oder ein Investoren-/Betreibermodell. Das wird erst 2001 entschieden.</p>			



### **3.3. Bestandsaufnahme noch nicht geklärter Fragen**

Neben den Aussagen, die ausdrücklich Gegenstand einer Konsens- oder Dissensfeststellung waren, gab es auch in diesem Kommunikationsprozess eine Reihe von Fragen, die nicht geklärt wurden. Die Protokollierung erlaubt es aber, diese Punkte zu identifizieren. Zur Erleichterung des weiteren Kommunikationsprozesses nehmen wir im folgenden eine Bestandsaufnahme noch nicht geklärter Fragen vor, die auf der Durchsicht der Protokolle aller acht Veranstaltungen fußt, die im Rahmen der kommunikativen Begleitung durchgeführt wurden (die Zahlen in den Klammern verweisen durch Angabe des Datums auf die jeweiligen Fundstellen).

Dabei wurden alle jene strittigen Fragen, Forderungen und Wünsche (zumeist) seitens des Quartiers aufgenommen, die nicht im Laufe des Verfahrens der kommunikativen Begleitung bereits beantwortet wurden bzw. deren Beantwortung bislang erst noch in Aussicht gestellt wurde oder noch nicht abgeschlossen ist. Wir geben die entsprechenden Formulierungen aus den Protokollen weitgehend im Wortlaut wieder.

a) Zur Situation der Messe sind noch folgende Fragen zu klären:

- Interpretation der Statistiken zur Messeentwicklung in den letzten Jahren (13.9.00)
- Es muss geprüft werden, ob es für eine Modernisierung der Messe noch rechtzeitig ist. (13.9.00) (23.9.00).
- Die HMC soll sich mit anderen Messen vernetzen. (13.9.00)
- Fragen nach geeigneten Alternativstandorten für eine erweiterte Messe, u.a. die Frage nach einer Teilung der Messe in das bestehende Gelände und ein neues am Hafen, z.B. auf der Fläche hinter den Deichtorhallen (23.9.00),
- dazu die Anregung der Handelskammer, die darauf verweist, dass bei der erneuten Prüfung aller denkbaren Erweiterungsrichtungen der Messe als ein „interessantes Detail einer Alternativplanung“ eine Erweiterung in Richtung CCH nicht abschließend abzulehnen sei. (14.10.00)
- Fragen nach der Mehrfachnutzbarkeit der Messeflächen (23.9.00)
- Wie viele Arbeitsplätze, wie viele Ausbildungsplätze sind seitens der Messe zu erwarten? (28.9.00)

b) Zur Frage der Stellplätze sind noch folgende Fragen zu klären:

- Bei der Anzahl von Stellplätzen ist prinzipiell schrittweises Vorgehen verabredet: zunächst insgesamt ca. 4500 Stellplätze. (29.10.00)
- Bei Stellplätzen in Tiefgaragen muss noch geprüft werden, ob die vom Quartier vermutete geringe Akzeptanz zutrifft. (29.10.00)
- Forderung nach weniger Langzeit- und mehr Kurzzeitparkplätzen im Karo- bzw. Schanzenviertel (13.9.00)
- Parkhäuser sollen auf dem alten Messegelände entstehen, bei den Kirchhöfen, der Gnadenkirche und auf der St. Petersburger Straße soll es mehrere kleine Parkhäuser geben. (13.9.00)
- Ist eine Mitnutzung des Messe-Parkhauses für die Anwohner machbar, z.B. Messe tagsüber, Anwohner nachts? (14.10.00)
- Für alle Gebiete im Umfeld des Messegeländes müssen umgehend Machbarkeitsuntersuchungen über die Möglichkeiten zur Einführung des AnwohnerInnen-Parkens durchgeführt werden. (29.10.00)
- Bei der Standortfrage für neue Stellplätze muss insbesondere noch geklärt werden, ob gegen den deutlichen Wunsch aus dem Quartier, unter dem Heiligengeistfeld „möglichst gar keine Tiefgarage“ zu errichten, dort dennoch eine gebaut werden soll. (29.10.00)
- Sollte es doch zu einer Tiefgarage kommen, muss geklärt werden, ob dem deutlichen Wunsch aus dem Quartier, die Erschließung „nur von der Glacischaussee“ zu erreichen, gefolgt werden kann. (29.10.00)

- Zahlt die Messe die Tiefgarage unter dem Heiligengeistfeld, oder zahlt die Wirtschaftsbehörde mit, weil der Dom auch davon profitiert? (13.9.00)
  - Es muss noch weiter geprüft werden, ob eine Absperrung der Quartiere und andere Maßnahmen gegen den Parksuchverkehr durchsetzbar sind und ob schon ergriffene Maßnahmen auf Dauer Wirkung zeigen. (29.10.00)
- c) Zur Anbindung der Messe an die Bahn bzw. den ÖPNV sind noch folgende Fragen zu klären:
- P+R-Angebote und Kombi-Tickets mit der Fernbahn werden weiter seitens der HMC überprüft. (29.10.00)
  - Kann der Sternschanzenbahnhof eventuell Fernbahnhof werden, ggf. alternativ zum Dammtor-Bahnhof? (8.7.00)
  - Nutzung eines Bahnanschlusses für die Messe: Gemeinsam mit der Bahn ein Konzept entwickeln, dabei auch Konkurrenten der DB einbeziehen; jedenfalls die Option Bahn nicht verbauen. (29.10.00)
  - Können die Bahnanlagen mit Messeobjekten überbaut werden? (29.7.00)
  - Die Realisierung des ausdrücklichen Wunsches aus dem Quartier, das ÖPNV-Angebot „durch eine Verdichtung der Taktzeiten und zusätzliche Angebote“ zu verbessern, soll weiter geprüft werden, ebenso die Forderung nach einem „direkten, bequemen und sicheren Zugang zum U-Bahnhof Messehallen und zum Sternschanzenbahnhof“ für das Karo-Viertel. (29.10.00)
- d) Zum Problem der Reichweite der Gutachten sind noch folgende Fragen zu klären:
- Einbeziehung von St. Pauli und Hafen wegen ihrer Attraktivität in die Überlegungen zur Messerweiterung (23.9.00)
  - Die Häuser an der Straße „An der Verbindungsbahn“ sind in die Planung bisher nicht mit einbezogen, obwohl sie vom Vorhaben betroffen sind. (8.7.00)
  - Belastung durch Verkehr und Lärm im Bereich Eimsbüttel-Süd, Schröderstiftstraße noch klären. (29.10.00)
- e) Verlauf der Lagerstraße
- Beim Verlauf der Lagerstraße müssen noch grundsätzliche Fragen geklärt werden; dabei steht der überwiegende Wunsch auf unveränderte Erhaltung seitens des Quartiers gegen die Meinung, dass bisherige Gutachten zeigten, dass die zentralen Funktionen auch anders erfüllt werden könnten. (29.10.00)
- f) Ausgleichsmaßnahmen:
- Um den deutlichen Wunsch des Quartiers nach einem „zusätzlichen Raumangebot für soziale Einrichtungen und ein Stadtteil-Kulturzentrum“ seitens der Stadt beurteilen zu können, ist eine Bedarfsanalyse und eine Priorisierung im gesamtstädtischen Abgleich nötig. (29.10.00)

## 4. Fazit der Berichterstatter

Für die Auftragnehmer war die kommunikative Begleitung des Planungsprozesses zur Messererweiterung eine ausgesprochen interessante Erfahrung. Allen Beteiligten war deutlich, dass es sich hier um ein ambitioniertes Verfahren handelte, das für Hamburg Neuigkeitswert besaß. Aufgrund des engen Zeitrahmens musste der Kommunikationsprozess zudem aus dem Stand begonnen werden sowie frühere Verabredungen zwischen den Beteiligten aufnehmen, von denen uns bei der Konzeptualisierung unseres Vorgehens noch gar nichts bekannt war. Vor diesem Hintergrund war es eine über den Fall hinaus ermutigende Erfahrung, wie zahlreiche Personen und Stellen uns weit über das Selbstverständliche hinaus unterstützt haben. Ohne dieses Wohlwollen gegenüber dem Verfahren (und uns als Organisatoren) wäre der Prozess möglicherweise schnell an ein Ende gekommen. Insofern war hier jenseits der intensiven inhaltlichen Gegensätze ein Stück lebendige Zivilgesellschaft am Werk.

Das Verfahren hat die angestrebten Ziele fast vollständig, d.h. soweit wie unter den gegebenen Rahmenbedingungen möglich, erreicht, wenngleich das Optimum, nämlich ein nach Prioritäten geordneter Maßnahmenkatalog als Voraussetzung für die weiteren Planungen, wenigstens noch einer weiteren gemeinsamen Veranstaltung mit Rückkoppelung bedurft hätte. Dieser Zeitraum stand jedoch bis zum vertraglich vereinbarten Abschlusstermin angesichts der späten Vorlage zentraler Gutachten nicht mehr zur Verfügung.

Dennoch war das Verfahren erfolgreich: Von Seiten des Quartiers wurden alle bis zum Zeitpunkt des Kontrakt-Workshops wichtigen Anliegen und Anregungen, Sorgen und Befürchtungen benannt und auf dem letzten Workshop einer ausdrücklichen Abgleichung mit den Behörden unterzogen. Dieser Erfolg war nur möglich, weil *alle* Beteiligten den Willen zeigten, zu einer Verständigung zu kommen – was nicht immer leicht war – und weil es gelungen ist, auch viele Skeptiker davon zu überzeugen, dass das Verfahren einen Raum bot, um Konsense und Dissense gemeinsam auszuloten, ohne die Beteiligten inhaltlich zu vereinnahmen. Gegenseitige Verkettungen nahmen schnell ab, Beleidigungen machten aufmerksamem Zuhören Platz. In der Dauer des Verfahrens ist die gegenseitige Verständigung von Bürgern, Verwaltung und Politikern in erstaunlicher Weise gewachsen. Dies kann nur in einem sehr effizienten Verfahren geschehen. Hier wurde also ein Standard erarbeitet, der auch von allen Beteiligten gut aufgenommen wurde und hinter den in Zukunft bei allen weiteren Verfahrensschritten nicht zurückgefallen werden sollte.

Vor dem Hintergrund einer allgegenwärtigen Politikverdrossenheit ist hervorzuheben, dass die Verwaltung im Urteil der Bürger zunehmend besser abschnitt. Die sonst so verbreitete Ansicht über Gutachter und Behördenvertreter, diese seien in der Sache unzugänglich und in ihren Äußerungen nicht zu verstehen, war im Laufe des Verfahrens nur vereinzelt zu hören. Das setzte voraus, dass die Verwaltung die Bürger ernst nahm.

Für uns war es bewundernswert, in welchem Maße sich eine Reihe von Personen eingebracht hat. Dieses teilweise hochqualifizierte Engagement darf beim weiteren Vorgehen nicht enttäuscht werden, will man nicht die bisherigen Anstrengungen entwerten und ihre Ergebnisse verschleudern.

Um so wichtiger ist es, dass die weitere Einbindung der betroffenen Bevölkerung zwischen allen Beteiligten verabredet ist. Nach unserer Erfahrung muss das weitere Vorgehen effizient gestaltet werden, dann kann es auch ein effektives Verfahren sein. Der geleistete Verständigungsprozess zwischen allen Beteiligten kann nach unserer Einschätzung und nach den Rückmeldungen der Teilnehmer durchaus als tragfähiges Fundament für das weitere Vorgehen dienen.

## **Anhang: Zur Bedeutung des Kontrakts im Planungsprozess zur Modernisierung der Hamburg Messe**

von Dr. Peter Henning Feindt

### ***I. Problemstellung***

Der Planungsprozess zur Modernisierung der Hamburg Messe wird durch eine kommunikative Begleitung ergänzt, deren Ziel die Bündelung der vielfältigen diesbezüglichen Kommunikationsprozesse ist. Dadurch soll einerseits eine thematisch-inhaltliche Strukturierung erreicht werden, andererseits die Schaffung von Kommunikationsstrukturen zum Zwecke der Etablierung einer Hierarchie der Kommunikationsakte in dem Sinne, dass – idealtypisch – die je umfassenderen Beratungen in ihren Ergebnissen gesichert und letztere nur durch gute Gründe in Frage gestellt werden können.

Ziel des gesamten kommunikativen Vorgehens ist ein diskursgefestigter, also auf einer umfassenden Informationsbasis und wechselseitigem Interessenabgleich basierender ‚Kontrakt‘ zwischen allen Beteiligten, also der Stadt, dem Bezirk, der Messe, dem Fleischgroßmarkt und den Vertretern der betroffenen Nachbarschaftsinteressen. Dieser „Kontrakt“ soll auf einem zweiteiligen Workshop am 14. und 29. Oktober zwischen den genannten Akteuren ausgehandelt und vereinbart werden.

Zwischen den Beteiligten besteht jedoch noch Unklarheit über den Stellenwert des ‚Kontrakts‘ im Planungsprozess. Im Konzept für den Prozess der kommunikativen Begleitung wird dazu erläutert:

‚Kontrakt‘ meint dabei nicht einen zivilrechtlichen, juristisch einklagbaren Vertrag, sondern eine wechselseitige Selbstbindung aller Beteiligten. Dies schafft Verbindlichkeit und macht dies auch nach außen, gegenüber nicht persönlich Beteiligten, sichtbar. Ein solcher ‚Kontrakt‘ bindet beide Seiten, ist öffentlichkeitswirksam ‚einklagbar‘, bürdet später Dissentierenden eine ziemlich hohe Begründungslast auf und schafft damit Verlässlichkeit. Der ‚Kontrakt‘ sollte so formuliert werden, dass die getroffenen Verabredungen unmittelbar als Voraussetzung in die Investoren- bzw. Architektenwettbewerbe eingehen können. Sollte die angestrebte Einigung nicht zustande kommen, sind die Gründe für eine Nichteinigung – also die Konsens- und Dissensbereiche – nachvollziehbar aufzubereiten.

Nun entsteht ein systematisch bedingtes Problem aus dem Umstand, dass der Senat zum Zeitpunkt der Kontrakt-Workshops noch nicht gebunden werden kann bzw. sich noch nicht binden kann. Denn mit seiner Drucksache vom Dezember 1999 hat der Senat erst den Auftrag erteilt zu prüfen, unter welchen Rahmenbedingungen die Erweiterung der Messe am innerstädtischen Standort möglich ist. Das Ergebnis dieser Prüfung soll die Vorlage für die Senatsdrucksache sein, die im Dezember in den Senat eingebracht werden soll. Die Verhandlungen über den ‚Kontrakt‘ über die Rahmenbedingungen der Planung finden also zu einem Zeitpunkt statt, zu dem die Verwaltung noch damit beschäftigt ist, die Themen der Planung aufzubereiten.

### ***II. Der Kontrakt als Gutachten***

Bisher ist nach Auskunft der Stadtentwicklungsbehörde vorgesehen, dass der Kontrakt wie ein (Bürger-)Gutachten in die Senatsdrucksache eingehen wird. Wie alle anderen Gutachten wird er als Anlage der Senatsdrucksache beigelegt. Dadurch wird erreicht, dass der Senat in Kenntnis dessen, was man vor Ort als Rahmenbedingungen für eine verträgliche Messe ansieht, entscheiden wird.

Eine Charakterisierung der Ergebnisse des Kontrakt-Workshops als ‚Bürgergutachten‘ greift auf den ersten Blick kürzer, als es die Semantik des ‚Kontrakts‘ oder eines ‚Qualitätspakts‘ beinhaltet. Auf diese Weise scheint jedoch die Bedeutung einer zumindest ansatzweisen wechselseitigen Berücksichtigung der Perspektiven (‚Perspektivenverschränkung‘) zwischen den Vertretern des Stadtteils, des Vorhabenträgers und der Stadt verloren zu gehen. Ein solcher Verlust entsteht jedoch nur scheinbar. Dies zeigt sich, wenn man zunächst den Stellenwert von Gutachten im Planungsprozess näher betrachtet und dann daraus ableitet, welche Bedeutung eine Empfehlung von Bürgern hat, der auch die befassten Behörden fachlich zustimmen.

### **III. Der Stellenwert der Gutachten im behördlichen Abwägungsprozess**

Die mit den Begriffen ‚Kontrakt‘ und ‚Perspektivenverschränkung‘ verbundene Intention unterscheidet sich nun nicht grundsätzlich von der Anforderung an den Planungsprozess, dass die Verwaltung in ihrer Vorlage für den Senat einen Vorschlag machen soll, in dem sämtliche betroffenen Belange ausgewogen berücksichtigt werden, so dass man davon ausgehen kann, dass sämtliche Senatsbehörden den Vorschlag mittragen können. Ziel ist es also, eine einvernehmliche Vorlage zu erstellen. Gelingt dies nicht, sollen die Kontroversen nachvollziehbar aufbereitet werden.

Die fachliche Grundlage für den Abwägungsprozess zwischen und in den Behörden stellen die Gutachten dar. Die Fachbehörden für die einzelnen Fachgutachten werten die Gutachten aus, bewerten sie und prüfen, was sie sich davon zu eigen machen können. Bestandteil der Gutachten ist eine Gutachterempfehlung, aus der hervorgeht, welche Konsequenzen der Gutachter aus seinen Erkenntnissen ziehen würde. Bei Gutachten, für die der Vorhabenträger der Auftraggeber ist, kann es allerdings vorkommen, dass es am Ende noch Diskrepanzen zwischen der Meinung der Behörde und der des Gutachters gibt.

Die Bewertung der Gutachten geschieht im Zuge der Behördenabstimmung. Federführend für die Abstimmung sind die Wirtschaftsbehörde und die Stadtentwicklungsbehörde. Durch die Einrichtung eines Lenkungskreises, der sich laufend mit den Zwischenergebnissen der Gutachter auseinandersetzt, wird versucht, die Gutachterempfehlung möglichst nahe an das heranzurücken, was die Behörden mittragen würden.

In diesem Prozess bleibt aber möglicherweise ein Entscheidungsspielraum. So kann einerseits der Vorhabenträger vermutlich nicht alles aufnehmen, was etwa die Fachbehörde für möglich hält. Andererseits können auch viele Dinge fachlich sinnvoll sein, die die Fachbehörde dennoch nicht befürwortet – zum Beispiel aufgrund hoher Kosten.

### **IV. Der Kontrakt als abgestimmte Gutachterempfehlung**

Versucht man, den Stellenwert des Kontrakts im Planungsprozess in Analogie zum Stellenwert der Gutachten zu verstehen, ergibt sich folgendes:

Gegenstand des Kontrakts ist eine Empfehlung aus Sicht der Stadtteilvertreter, unter welchen Bedingungen die angestrebte Erweiterung der Messe am innerstädtischen Standort mit den Interessen der anliegenden Quartiere in Einklang gebracht werden kann.

Die Anwesenheit der Vertreter der beteiligten Behörden soll sicherstellen, dass deren fachliche Meinung in die Beratungen eingeht. Werden die Auffassungen der Behörden in einer Aussage berücksichtigt, dann wird diese Bestandteil des Kontrakts. Wird die behördliche Meinung nicht berücksichtigt, wird die Aussage Bestandteil eines abweichenden

Votums – ebenso wie die behördliche Meinung in einem eigenen abweichenden Votum aufgenommen wird. Einen Überblick über die möglichen Kombinationen und ihre Behandlung gibt die folgende Tabelle:

*Tabelle 1: Behandlung von übereinstimmenden und abweichenden Bewertungen einer Maßnahme auf dem Kontrakt-Workshop*

Maßnahme / Gestaltungselement X		behördliche Meinung		
		fachliche Zustimmung	fachliche Ablehnung	keine Stellungnahme
Ansicht der Stadtteilvertreter	Zustimmung	Empfehlung zugunsten X wird Bestandteil des Kontrakts	... geht in abweichende Voten ein	Empfehlung zugunsten X wird unter Vorbehalt Bestandteil des Kontrakts
	Ablehnung	... geht in abweichende Voten ein	Ablehnung von X wird Bestandteil des Kontrakts	Ablehnung von X wird unter Vorbehalt Bestandteil des Kontrakts
	keine einheitliche Position	ggf. abweichende Voten	ggf. abweichende Voten	ggf. abweichende Voten

Die Aussagen, die Bestandteil des Kontrakts werden, können also als (Bürger-) Gutachterempfehlung aufgefasst werden, die mit der behördlichen Bewertung abgestimmt ist. Auffassungen von Vertretern des Stadtteils, die von dem abweichen, was die zuständige Fachbehörde für fachlich vertretbar hält, haben den Charakter einer Empfehlung an den Senat, von der allerdings zu erwarten ist, dass der Senat ihr nicht folgen wird. Diese ‚aussichtslosen Empfehlungen‘ werden in einem abweichenden Votum außerhalb des Kontrakts dokumentiert (ähnlich, wie abweichende Voten beim Bundesverfassungsgericht). Dabei werden Aussagen, auf die sich alle Vertreter der betroffenen Quartiere einigen können, und solche, bei denen dies nicht der Fall ist, im Prinzip gleich behandelt. In letzterem Fall wird – das Einverständnis der Betroffenen vorausgesetzt – dokumentiert, wer genau einer Aussage zustimmt, also eine bestimmte Empfehlung ausspricht. Grundsätzlich soll natürlich versucht werden, größere Bündel von Maßnahmen und Gestaltungselementen zu schnüren, denen möglichst viele der Teilnehmer zustimmen können.

## **V. Begründungspflicht**

Die Behörden sind laut Baugesetzbuch verpflichtet, im Planungsprozess alle betroffenen Belange zu ermitteln und abzuwägen. Diese Verpflichtung wirkt bereits auf die Abwägungsprozesse im Vorfeld des förmlichen Planungsverfahrens ein, in dem sich die Planungen zur Erweiterung der Hamburg Messe derzeit bewegen. Die Abwägung durch den Senat muss auf fundierter Grundlage geschehen. Zu deren Herstellung und Absicherung dienen nicht zuletzt die Gutachten. Daraus ergeben sich auch Anforderungen an den Kontrakt und an abweichende Voten, die im Rahmen des Kontrakt-Workshops festgehalten werden.

Versteht man nämlich die Ergebnisse des Kontrakt-Workshops analog zu den Empfehlungen der Gutachter, dann müssen die Empfehlungen begründet werden. Daraus ergeben sich je nach Grad der Übereinstimmung der Beteiligten unterschiedliche Folgerungen.

Aussagen, die Bestandteil des Kontrakts werden, können auf die fachliche Meinung der Behörden und die darin aufgegangenen Ergebnisse der Gutachten rekurrieren. Es sollte jedoch auf die entsprechende Grundlage zumindest verwiesen werden.

Bei abweichenden Voten und ‚aussichtslosen Empfehlungen‘ ist auf jeden Fall eine Begründung anzugeben. Wünschenswert ist insbesondere eine genaue Benennung der Argumente, aufgrund deren Vertreter des Stadtteils angesichts der Ergebnisse der Gutachten zu anderen Abwägungen kommen als die Behörden. Möglich ist natürlich auch, dass die Grundlagen der Planung in Frage gestellt werden oder zu einzelnen Themen Wissen vermisst wird. Ziel der kommunikativen Begleitung wird es sein, solche Begründungen so deutlich herauszuarbeiten, dass zweifelsfrei zu erkennen ist, ob die Differenz zur Ansicht der Fachbehörde auf unterschiedlichen Informationen beruht (solche Informationsdifferenzen sollten allerdings im Laufe der Workshops ausgeglichen werden), auf einer unterschiedlichen Prioritätensetzung, auf Misstrauen in die fachliche Bewertung der Behörden (das auszuräumen zu den Zielen der kommunikativen Begleitung gehört), oder auf anderen Gründen (wie zum Beispiel einer grundlegenden Ablehnung des Projekts).

Es wird erwartet, dass die Behörden im weiteren Verlauf des Planungsprozesses auf die abweichenden Voten und ihre Begründung eingehen, sofern dies nicht im Rahmen des Kontrakt-Workshops geschehen ist (zum Beispiel, weil noch keine fachliche Meinung einer Behörde vorliegt).

## **VI. Einige Konsequenzen**

Aus den vorstehenden Überlegungen ergibt sich, dass auf beiden Teilen des Kontrakt-Workshops unbedingt kompetente Vertreter aller am Planungsprozess beteiligten Behörden vertreten sein müssen. Dies bedeutet, dass zu jeder von Seiten der Vertreter der betroffenen Quartiere geäußerten Vorstellung eine fachliche Einschätzung gegeben werden kann.

Ebenso ist die Anwesenheit aller Gutachter erforderlich, um die Begründungen, die zu den verschiedenen Gutachterempfehlungen geführt haben, erklären zu können.

Den betroffenen Behörden wird dringend empfohlen, sich zu allen noch offenen Fragen eine fachliche Meinung zu bilden, um das Auffinden eines möglichst umfassenden Konsensbereichs nicht an mangelnder Auskunftsfähigkeit scheitern zu lassen.

Hamburg, den 20. September 2000