

BÜRGERSCHAFT DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG

21. WAHLPERIODE

AUSSCHUSS FÜR SPORT UND OLYMPIA NR. 21/7

AUSSCHUSS FÜR UMWELT UND ENERGIE NR. 21/7

VERKEHRSAUSSCHUSS NR. 21/6

Wortprotokoll

der öffentlichen Sitzung

des Ausschusses für Sport und Olympia,

des Ausschusses für Umwelt und Energie und

des Verkehrsausschusses

Sitzungsdatum: 13. November 2015

Sitzungsort: Hamburg, im Rathaus, Raum 151

Sitzungsdauer: 17:07 Uhr bis 20:37 Uhr

Vorsitz: Abg. Karl Schwinke (SPD) für den Ausschuss für Sport und Olympia
- durchgängig -

Abg. Birgit Stöver (CDU) für den Ausschuss für Umwelt und Energie
zu TOP 1

Abg. Ole Thorben Buschhüter (SPD) für den Verkehrsausschuss zu TOP 2

Schriftführung: Abg. Thomas Kreuzmann (CDU) für den Ausschuss für Sport und
Olympia - durchgängig -

Abg. Dr. Monika Schaal (SPD) (i.V.) für den Ausschuss für Umwelt
und Energie zu TOP 1

Abg. Martin Bill (GRÜNE) für den Verkehrsausschuss zu TOP 2

Sachbearbeitung: Frauke Bai

Tagesordnung:

1. Hamburgs Bewerbung um die Olympischen und Paralympischen Spiele - Aktualisierter Sachstandsbericht Nachhaltigkeit
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)

2. Hamburgs Bewerbung um die Olympischen und Paralympischen Spiele - Aktualisierter Sachstandsbericht Mobilitätskonzept
(Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)

3. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Martin Bill (GRÜNE)
Abg. Ole Thorben Buschhüter (SPD)
Abg. Dr. Andreas Dressel (SPD)
Abg. Olaf Duge (GRÜNE)
Abg. Dr. Kurt Duwe (FDP)
Abg. Detlef Ehlebracht (AfD)
Abg. David Erkalp (CDU)
Abg. Martina Friederichs (SPD)
Abg. Stephan Jersch (DIE LINKE)
Abg. Annkathrin Kammeyer (SPD)
Abg. Martina Koeppen (SPD)
Abg. Thomas Kreuzmann (CDU)
Abg. Prof. Dr. Jörn Kruse (AfD)
Abg. Gulfam Malik (SPD)
Abg. Dorothee Martin (SPD)
Abg. Arno Münster (SPD)
Abg. Andrea Oelschläger (AfD)
Abg. Daniel Oetzel (FDP)
Abg. Lars Pochnicht (SPD)
Abg. Dr. Monika Schaal (SPD)
Abg. Marc Schemmel (SPD)
Abg. Ulrike Sparr (GRÜNE)
Abg. Karl Schwinke (SPD)
Abg. Birgit Stöver (CDU)
Abg. Heike Sudmann (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Dennis Thering (CDU)
Abg. Juliane Timmermann (SPD)
Abg. Hauke Wagner (SPD)
Abg. Mehmet Yildiz (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Güngör Yilmaz (SPD)

II. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Behörde für Inneres und Sport

Staatsrat Christoph Holstein
EPHK Frank Pohlmeier

Behörde für Umwelt und Energie

Wiss. Ang. Hans Gabányi

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Staatsrat Andreas Rieckhof
Beschäftigter Raimund Brodehl
Beschäftigte Dr. Tina Wagner
Bereichsleiter Unternehmenssteuerung
und Systemsteuerung Hamburger Hochbahn (HHA) Andreas Ernst
Bereich Unternehmenssteuerung und Systemsteuerung,

Sachgebiet Angebotsplanung Hamburger Hochbahn (HHA) Bettina Börgeling
Bereichsleiter Busverkehr und
Angebot Hamburger Verkehrsverbund (HVV) Joachim Wiucha
Referentin Busverkehr und Angebot
Hamburger Verkehrsverbund (HVV) Anja Gering
Leiter Angebotsplanung
Unternehmensentwicklung S-Bahn Hamburg GmbH Michael Hüttel
Leiter Bestellmarketing und Angebotsplanung (Prokurist)
S-Bahn Hamburg GmbH Helmut Leseberg
Referent der Deutschen Bahn Projekt
Olympiabewerbung Hamburg 2024 Reiner Schröder
SHP Ingenieure Matthias Grote

III. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei

Frauke Bai

IV. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

Bis zu 8 Personen.

Zu TOP 1:

(Redaktionelle Anmerkung: Die SPD-Abgeordneten benannten die Abgeordnete Dr. Monika Schaal als Vertreterin für die abwesende Abgeordnete Anne Krischok als Schriftführerin für den Ausschuss für Umwelt und Energie.)

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Ja, sehr geehrte Damen und Herren, ich eröffne die heutige Sitzung des Sport- und Olympiaausschusses, gemeinsam mit dem Ausschuss für Umwelt und Energie und mit dem Verkehrsausschuss. Bevor wir in die Tagesordnung eintreten, ist mir zumindest von der Kanzlei gesagt worden, dass wir zu den Punkten 1 und 2, die wir heute beraten wollen, noch einmal eine Selbstbefassung gemäß Paragraph 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft beschließen wollen oder müssen, damit wir auch angemessen beraten können. Deswegen gucke ich einmal in die Runde. Wer also damit einverstanden ist, die Tagesordnung ist ja rumgegangen, dass wir heute diese Themen auch miteinander beraten wollen, den bitte ich dann um das Handzeichen.

(Zwischenrufe)

Wer ist denn dage...

– Das können Sie ja gleich in Ihrer Wortmeldung.

Wer ist denn da dagegen? Das sehe ich nicht. Dann haben wir das einstimmig beschlossen.

(Zwischenruf: Alle Ausschüsse.)

Alle Ausschüsse. Alle drei Ausschüsse.

(Redaktionelle Anmerkung: Der Ausschuss für Umwelt und Energie hat damit seine bereits beschlossene Selbstbefassung durch Ergänzung des Attributes „Aktualisierter“ modifiziert.)

Gut. Dann würde ich gerne in die Tagesordnung einsteigen wollen. Tagesordnungspunkt 1, Hamburgs Bewerbung um die Olympischen und Paralympischen Spiele - Aktualisierter Sachstandsbericht Nachhaltigkeit. Will der Senat dazu antworten? Herr Staatsrat?

Staatsrat Christoph Holstein: Ja, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Gut.

Staatsrat Christoph Holstein: Herr Gabányi bitte.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Okay, Herr Gabányi, Sie haben das Wort.

Wiss. Ang. Hans Gabányi: Vielen Dank. Sehr geehrte Damen und Herren. Seit der letzten Befassung von Umwelt- und Sportausschuss mit dem Nachhaltigkeitskonzept für die Olympischen Spiele ist es uns gelungen, das Konzept zu konsentieren mit den Gesellschaftern der Bewerbungsgesellschaft. Heute Vormittag hat eine Steuerungsgruppensitzung in Berlin stattgefunden, auf der dieses Konzept beschlossen worden ist. Mit einigen redaktionellen Ermächtigungen. Deswegen wird es erst Anfang nächster Woche freigegeben werden. Aber wir haben es sozusagen jetzt so weit gebracht, dass alle diese Leitlinien, Leitprojekte, Visionen und Grundsätze, die in dem Konzept enthalten sind, von den Gesellschaftern getragen werden.

Erlauben Sie mir vielleicht trotzdem, einige Punkte, die seitdem festzustellen sind, hier kurz anzusprechen. Zunächst gibt es den Hinweis auf die Absichtserklärung, das werden Sie in der Presse ja verfolgt haben, Absichtserklärung, die unterzeichnet wurde für die Stadt Hamburg vom Ersten Bürgermeister mit dem DOSB, dem Zukunftsrat und dem NABU hier in Hamburg. In dieser Absichtserklärung ist eine enge Kooperation vereinbart worden zwischen den Unterzeichnern, nach einem positiven Ausgang des Referendums dieses Nachhaltigkeitskonzept gemeinsam weiterzuentwickeln und, wie es dort heißt, ein Olympia der Nachhaltigkeit sicherzustellen.

Zu diesem Punkt zählt auch die Berufung eines Nachhaltigkeits...

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Darf ich Sie noch einmal kurz unterbrechen, Herr Gabányi? Ich hatte vergessen zu erwähnen, ob wir wieder ein Wortprotokoll führen wollen. Ich glaube, dass ich dafür eine Zustimmung von allen, glaube ich, bekomme. Wenn das so ist, dann sollten wir das auch machen. Entschuldigung. Sie haben natürlich weiter das Wort.

Wiss. Ang. Hans Gabányi: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Bestandteil dieser Vereinbarung, aber auch des Nachhaltigkeitskonzepts selber ist die Einrichtung eines Nachhaltigkeitsbeirats Hamburg 2024, der sozusagen eine Wächterfunktion haben soll für die Umsetzung und Entwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie.

Bestandteil dieses Nachhaltigkeitskonzepts ist außerdem, das habe ich beim letzten Mal schon einmal kurz aufgerufen, aber das war sozusagen zu dem damaligen Zeitpunkt noch nicht konkretisiert worden, dass wir Nachhaltigkeitsziele im Anschluss an das Referendum entwickeln und konkretisieren werden, gemeinsam mit den Gesellschaftern und eben unter Beteiligung auch dieses Beirats, die ergänzt werden durch Indikatoren, anhand derer man dann wieder ein Monitoringsystem, was aufgebaut werden soll bis 2017, die Umsetzung des Konzepts überwachen kann.

Ein Punkt, der hier vielleicht auch noch von Interesse ist, es wird in dem Konzept festgehalten, dass die Verantwortlichkeit für die Umsetzung des Nachhaltigkeitskonzepts innerhalb der Bewerbungsgesellschaft bei der Geschäftsführung liegt, das heißt also, es ist Chefsache, und auf der anderen Seite, soweit es Hamburger Interessen und Belange anbetrifft, vom

Senat wahrgenommen wird. Also die politische Verantwortung für die Nachhaltigkeit, soweit sie Hamburger Themen und Prozesse anbetrifft, liegt beim Senat und wird dann federführend von der Umweltbehörde wahrgenommen.

Abschließend kann ich vielleicht noch hinweisen auf die Vorlage eines inzwischen fertiggestellten naturschutzfachlichen Gutachtens, mit dem alle Sportstätten, also dezentralen Sportstätten und die, die außerhalb Hamburgs sind, untersucht worden sind, soweit das zum gegenwärtigen Zeitpunkt möglich ist. Im Ergebnis ist es so, dass wir alle Sportstätten ohne sozusagen Konflikte mit naturschutzfachlichen Gegebenheiten realisieren können. Es gibt eine Reihe von Auflagen und Planungsvorgaben, die man einhalten muss, die sind aber schon abgesprochen mit den Sportstättenplanern, und von daher ist dieser Teil des Umweltscreenings schon erfolgreich abgeschlossen worden. Das Gutachten wird in zwei Wochen ins Transparenzportal gestellt.

Soweit erst einmal. Vielen Dank.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Ja, vielen Dank, Herr Gabányi. Ich habe eine Wortmeldung von Frau Timmermann und dann von Frau Sudmann. Und wir sammeln jetzt. Ich würde vorschlagen, dass wir das in gewohnter Art und Weise wieder ein wenig sammeln, dass wir fünf Wortmeldungen und danach gucken, dass die Antworten dann durch den Senat gegeben werden können. Also Frau Timmermann und dann Frau Sudmann.

Abg. Juliane Timmermann: Ja, vielen Dank noch einmal für die Ergänzungen. Ich habe eine Nachfrage zu dem letzten Punkt, den Sie eben genannt haben, weil wir gerade bei den Schuldiskussionen und so ganz häufig dann ja mit den verschiedenen Positionen sozusagen konfrontiert werden und dort häufig erzählt wird, dass die Regattastrecke mit der Dove Elbe und dem Naturschutzgebiet, was da ja angrenzend ist, einen Nachhaltigkeitskonflikt, nenne ich das jetzt einmal, haben. Vielleicht können Sie dazu noch einmal etwas sagen. Es gibt da ja nun anscheinend ein Gutachten, das sagt, dass das eigentlich konfliktfrei weitestgehend sozusagen gestaltet werden kann.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Frau Sudmann.

Abg. Heike Sudmann: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich möchte erst einmal feststellen, dass es mich sehr irritiert, wir reden über Nachhaltigkeit heute, es ist einer der wichtigsten Punkte, die uns immer wieder gesagt werden, gerade auch von den GRÜNEN-Vertretern und -Vertreterinnen. Ich sehe weder den Senator der Behörde noch den Staatsrat da, und es hat nichts mit Herrn Gabányi zu tun, den ich sehr schätze, ich finde nur einfach, wir haben immer die Senatsvertreterinnen hier, und zwar wirklich auch Senatoren und Senatorinnen, das finde ich schon sehr irritierend.

Das Zweite, ich hatte schon versucht, mich auf die Sitzung vorzubereiten, und dachte immer so, wo ist denn das Neue. Also wir haben jetzt hier vom 18. September 2015 das, was Sie wahrscheinlich auch angesprochen haben, was weiterhin die Grundlage für unsere Beratung hier ist. Sie haben jetzt eben erzählt, Sie haben heute in Berlin, was ich auch schon erstaunlich finde, in Berlin das Konzept weiter konsensiert mit der Bewerbungsgesellschaft, es wird nächste Woche aber erst veröffentlicht, wenn ich es richtig verstanden habe. Wir bekommen das hier nicht, wir haben es aber heute auf der Tagesordnung, sind also auch nicht wesentlich schlauer als beim letzten Mal.

Und dann haben Sie gerade dieses naturschutzfachliche Gutachten angesprochen, was ja ein Teil des Screenings ist, und sagten, das gibt es auch erst in zwei Wochen. Das finde ich jetzt, ehrlich gesagt, irritierend, wie jetzt hier mit uns im Ausschuss umgegangen wird, dass wir keine Informationen bekommen, aber es großartig auf der Tagesordnung steht. Das

muss ich einfach einmal so anmerken, das ist eine Kritik, die mich leider durch den ganzen Prozess hier oft begleitet, dass es immer viele Worte gibt, aber wenn es konkret wird, dann müssen wir immer bohren und bohren und finden nicht die Antworten.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Herr Jersch und dann Herr Kreuzmann.

Abg. Stephan Jersch: Danke, Herr Vorsitzender. Ja, ich hätte eigentlich auch gedacht, dass eine Berichterstattung über den Stand der Dinge bei einem der häufigst gebrauchten Worte in letzter Zeit, Nachhaltigkeit, deutlich umfangreicher ist und dass sich da mehr getan hätte.

Ich fange einmal mit den Fragen an. Das eine wäre: Kann ich vom Senat jetzt eine allgemein verbindliche Definition mittlerweile erwarten, was er sich genau unter Nachhaltigkeit vorstellt, wie das aussieht? Das vermisse ich nach wie vor in den ganzen Unterlagen, das habe ich im Wortprotokoll des Ausschusses vermisst. Ich denke, für eine Diskussion wäre es ... Also es gehört mehr dazu, als im Ausschuss zu sagen, das ist ein Punkt, über den man trefflich streiten kann.

Das andere ist, ich habe das jetzt mit der Wächterfunktion des Nachhaltigkeitsbeirates gehört, ich würde gerne ausgeführt bekommen, welche Befugnisse dieser Beirat denn dann haben wird. Und dann würde ich an die Frage von Frau Timmermann anschließen und gerne wissen, welche Inhalte dieses naturschutzfachliche Gutachten für die Sportstätten denn nun exakt hat. Denn soweit ich weiß, sind die Planungen, die Zeichnungen, die vorliegen für die einzelnen Sportstätten, bei Weitem nicht so detailliert und ausgereift, wie sie zum ersten Anlauf Hamburgs für eine Bewerbung einmal waren. Dort konnte man zu den Sportstätten wesentlich detailliertere Sachen sagen. Und insofern würde mich einmal interessieren, was der Inhalt dieser Gutachten ist.

Soviel erst einmal. Danke.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Herr Kreuzmann.

Abg. Thomas Kreuzmann: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich habe eben nur am Rande diesen Begriff Umweltscreening gehört. Ich weiß nicht, ob Frau Sudmann daraus eine Frage abgeleitet hat. Deshalb würde ich liebend gerne dann in der Hinsicht das wiederholen, dass ja zu mindestens uns der aktuelle Sachstand des angekündigten Umweltscreenings – ich war einen Moment abwesend – dann gegebenenfalls mitgeteilt wird. Andererseits interessiert mich darüber hinaus auch das Stadium der angekündigten Indikatorenentwicklung für das Konzept. Und Herr Pollmann hatte ja in der letzten Sitzung gesagt, dass das Konzept so mit Indikatoren unterlegt werden soll, dass man es nachher auch deutlich messen kann. Und, ja, dann komme ich später noch einmal. Danke.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Frau Sparr.

Abg. Ulrike Sparr: Ja, vielen Dank. Ich sitze jetzt gerade hier. Ich danke Herrn Gabányi für diesen Zwischenstand. Mehr ist es ja tatsächlich nicht. Wir müssen, denke ich, nun tatsächlich noch einmal abwarten, bis es wirklich da ist, um es dann wirklich bewerten und besprechen zu können. Das ist leider so. Das liegt letzten Endes daran, dass ja in Berlin mit dem Bundeskanzleramt abgesprochen werden muss. Darum Berlin. Und hier dann wieder zurück zum Bürgermeister, und da ist es einfach ein bisschen hängengeblieben. Ich finde es auch schade, aber es ist nicht zu ändern, und ich denke, wir haben aber auch letzten Endes wohl einen Grund, uns darauf zu freuen und das dann auch in Ruhe zu analysieren. Und Herr Senator Kerstan ist bei der Umweltministerkonferenz. Das nur am Rande für die, die es nicht wissen. Danke.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Ja, dann würde ich den Senat jetzt bitten zu antworten. Für die zweite Runde habe ich jetzt zwei Wortmeldungen von Frau Dr. Schaal und von Herrn Oetzel, und die würde dann Frau Stöver einleiten. Gut, der Senat hat das Wort.

Staatsrat Christoph Holstein: Herr Gabányi bitte.

Wiss. Ang. Hans Gabányi: Vielen Dank. Also zunächst einmal finde ich es ebenso bedauerlich wie Sie, dass das Nachhaltigkeitskonzept jetzt hier noch nicht vorliegt. Was uns hier eingeholt hat, und das wiederum ist ja durchaus positiv zu sehen, ist, dass das Nachhaltigkeitskonzept im Unterschied zum Mobilitätskonzept und zu dem Masterplan zur OlympiaCity keine überwiegend hamburgische Veranstaltung ist.

Die Frage, ob der Bund und der DOSB die Vorstellung, die die Stadt in diesen beiden zuerst genannten Plänen entwickelt haben, goutiert oder nicht, wird ja unter anderem über die Frage Finanzierung diskutiert. Das ist eine sehr komplexe Diskussion, die da gerade stattfindet. Aber da hat die Stadt Hamburg zunächst einmal vorgelegt und gesagt, das sind die, sagen wir einmal, das ist die Hardware, mit der wir uns vorstellen können, dass Olympia funktioniert und vernünftig ist.

Beim Nachhaltigkeitskonzept ist die Lage etwas anders, weil es hier um im Grunde Themen und zunächst einmal grobe Zielbestimmungen geht in ganz verschiedenen Handlungsfeldern und gesellschaftlichen Bereichen. Das haben wir versucht, beim letzten Mal hier kurz zu erläutern. Und dort spielen natürlich sofort Vermengungen zwischen Bundes- und Landespolitik eine Rolle. Deswegen hat die Abstimmung dieses Konzeptes eben bis heute gedauert, weil wir eben mit dem DOSB, also mit allen Gesellschaftern, uns darüber einig werden mussten, was da drinsteht. Das war nicht so ganz einfach. Das vielleicht noch einmal als zumindest Versuch einer Erklärung, warum wir das nicht geschafft haben, das bis heute fertig zu bekommen.

Die Fragen jetzt im Einzelnen. Frau Timmermann hat gefragt zur Regattastrecke. Es ist richtig, die Dove Elbe gehört zu den Sportstätten, die mit dem höchsten naturschutzfachlichen Risiko belegt sind, weil wir dort ein Natura-2000-Gebiet, Die Reit, haben. Ich werde nachher noch im Einzelnen wegen der anderen Fragen, die dazugekommen sind, etwas ganz kurz zu der Struktur dieses Gutachtens sagen. Aber jetzt zunächst einmal die Antwort zu der Reit.

Wir haben mit den Sportstättenplanern, also gemeinsam sozusagen mein Amt, das für die naturschutzfachlichen Dinge zuständig ist, und die Sportstättenplaner, eine Lösung gefunden, wie diese Probleme, speziell bei der Dove Elbe, gelöst werden können. Da geht es nämlich im Wesentlichen darum, dass eine Trainerstrecke gebraucht wird auf der ganzen Länge dieser Regattastrecke, eine Trainerstrecke, auf der die Trainer während, also im Vorfeld, aber dann auch während der Spiele, ihre Mannschaften begleiten können. Und das ist normalerweise ein Fußweg, der mit Rad oder Mopeds oder was auch immer, wie die sich eben fortbewegen, am Rande dieser Wasserflächen gebaut werden muss. Das wäre eben der Konflikt gewesen mit den dort vorhandenen Naturschutzgebieten und Natura-2000-Gebieten. Und die Lösung besteht jetzt darin, dass ein Ponton errichtet wird. Also wir machen einen im Wasser liegenden Weg, der den Anforderungen, den sportfachlichen Anforderungen genügt, und umgehen damit diesen Konflikt.

Dieses Prinzip ... Sie werden, wenn Sie das Gutachten veröffentlicht sehen, finden, dass dort eine ganze Reihe von Sportstätten – ich kann jetzt noch einmal aufzählen: Derby Park Klein Flottbek, Reitsport Lohmühlen, Schlickhügel Francop und Schießanlage Garlstorf – bei diesen Sportstätten wird auch erst einmal von unserem Gutachter festgestellt, hohes Konfliktpotenzial. Bei der Dove Elbe sogar sehr hohes Konfliktpotenzial. Methodisch liegt da die Vorstellung zugrunde, dass man sich zunächst einmal naturschutzfachlich ansieht, was an

dem vorhandenen Ort, bei den vorhandenen Schutzgütern für Konfliktpotenziale sind, wenn eine Anlage wie zunächst einmal vorgegeben gebaut wird.

Und im Prozess haben wir dann aber auch schon die Lösung gefunden. Das heißt, das Naturschutzfachliche Gutachten wird am Ende begleitet von einem Kommentar der Bewerbungsgesellschaft, die den aktuellen Stand zu diesen mit Konfliktpotenzial gekennzeichneten Sportstätten darstellt. Also dort kann man dann nachlesen, wie wir die Konflikte entschärft haben.

Nur ganz kurz, also Derby Park Klein Flottbek, da geht es um den Baumbestand. Wer die Anlage kennt, weiß, dass dort sehr alte Baumbestände sind. Die werden geschützt, indem einfach die Tribünenlage verkleinert wird, also man kann im Rahmen der vom IOC vorgegebenen Anforderungen und von den Verbänden vorgegebenen Anforderungen dort operieren, ohne diesen Baumbestand anfassen zu müssen.

In Lohmühlen geht es um die Frage, inwieweit das Gewässersystem der Luhe von rastenden und weidenden Pferden, sage ich jetzt einmal etwas nebulös, bedrängt wird. Auch das kann man durch eine Verlagerung von solchen Rückzugsräumen für die Pferde lösen.

Beim Schlickhügel Francop geht es um im Grund um Gebüsch- und Gehölzbrüter, die dort in großer Zahl jetzt schon sind und auch in Zukunft noch zunehmen werden, weil wir dort ja eine Vegetation entwickeln lassen. Auch das kann mit Vergraulungsmaßnahmen et cetera vor den Spielen gelöst werden.

Und insofern ist praktisch die ... So viel jetzt zu der Methode. Dieses Gutachten beinhaltet für alle Sportstätten, die wir planen müssen, eine detaillierte Aufnahme sämtlicher Umweltgüter aus naturschutzfachlicher Sicht jetzt zunächst einmal, und klopft dann sozusagen ab, wo potenzielle Konflikte sind, und zeigt auf, wie sie gelöst werden. Das ist sozusagen die Methode dabei.

Die nächste Frage bezog sich auf die Veröffentlichung der ... auf den Veröffentlichungszeitpunkt. Auch hier ist es so, dass wir natürlich dieses naturschutzfachliche Gutachten ... das hätte man nicht schneller machen können. Das hängt damit zusammen, dass die Sportstätten ... wir waren ja abhängig von der Sportstättenplanung. Das heißt, Sie müssen sich das so vorstellen, dass die Sportstättenplanung, die ja sozusagen ein iterativer Prozess zwischen den Sportverbänden und der Bewerbungsgesellschaft dargestellt hat, weil man versuchen musste, sowohl, was die Sportarten als auch den Ort der Durchführung und die verschiedenen Anforderungen, die da kursieren ... Es gibt unterschiedliche Qualitätsbegriffe und auch Begehrlichkeiten aufseiten des Sportes natürlich, die nachvollziehbar sind, und es hat eine ganze Weile gedauert, bis man sich zwischen Bewerbungsgesellschaft, DOSB und den einzelnen Verbänden einig war, wo man denn nun tatsächlich die Spiele landen lassen will. Und dieser Prozess wurde von uns begleitet. Wir mussten also zwischendurch immer wieder neue Flächen in die Untersuchung nehmen und ist eben auch jetzt erst abschließbar gewesen.

Zu den Indikatoren, Herr Kreuzmann hat gefragt, wie sieht das mit den Indikatoren aus, wenn ich das richtig verstanden habe. Also Indikatoren kann ich ja für so ein Monitoringsystem, besonders bei der nachhaltigen Entwicklung, es hat sich das ja in den letzten Jahren entwickelt in fast allen Bundesländern und auch beim Bund, solche Indikatorensysteme, die setzen voraus, dass wir konkrete Zielsetzungen haben. Also ich muss ein Zielsystem haben, wie ist die Flächenbilanz, wie ist der Energieverbrauch, wie gehen wir mit den Abfällen um während der Spiele et cetera, um nur einige Sachen zu nennen, und dann muss ich ... Diese Ziele müssen ja aber noch konkretisiert werden. Das heißt, bis jetzt ist es so, dass in dem Konzept dort Leitlinien stehen zu den verschiedenen Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen, zu denen sich sozusagen die Gesellschafter committen. Das sind die Dinge, die wir abstrakt

erreichen wollen. Und der eigentliche Prozess der Festsetzung wird in den nächsten anderthalb Jahren stattfinden. Und parallel sozusagen dazu werden dann auch diese Indikatoren entwickelt.

Ich weiß nicht, ob ich jetzt alle Fragen beantwortet habe.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Ich frage einmal in die Runde. Wenn es da Nachfragen geben sollte, bevor wir die nächste Runde einläuten, gerne noch einmal nachfragen. Herr Jersch?

Abg. Stephan Jersch: Ja. Also ich vermisse jetzt doch noch einmal die Definition für Nachhaltigkeit, damit wir auf einer gemeinsame Grundlage dann auch zu mindestens einmal uns austauschen können. Und ich vermisse auch die Befugnisse des Nachhaltigkeitsbeirates.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Herr Staatsrat.

Staatsrat Christoph Holstein: Herr Gabányi bitte.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Herr Gabányi.

Wiss. Ang. Hans Gabányi: Vielen Dank. Also zu den Befugnissen des Nachhaltigkeitsbeirates, der Beirat hat im Konzept, dort ist festgehalten, dass er den Prozess begleiten soll und dass er Auskunfts- und Informationsrechte hat. Was im Moment stattfindet in einem ... Wie Sie vielleicht auch wissen, es gibt einen Dialogkreis Nachhaltigkeit in Hamburg, der wird geleitet von Herrn Dr. Merck von der Michael Otto Stiftung. In diesem Dialogkreis sind neben Naturschutzverbänden die Handelskammer, eben verschiedene gesellschaftliche Gruppierungen, Stakeholder vertreten, und die haben gestern oder, ich glaube, ja, heute Morgen ist die Endfassung der Vorstellung des Dialogkreises verschickt worden, wie man sich die Geschäftsführung und die Besetzung et cetera dieses Nachhaltigkeitsbeirates vorstellt. Und die interne Ansage ist, wenn ich das richtig verstehe, so, dass wir uns eben mit dem Vorschlag des Dialogkreises ... das ist sozusagen die Grundlage dafür, wie jetzt zwischen Dialogkreis, Bewerbungsgesellschaft und Senat die künftigen ... quasi die Geschäftsordnung eines solchen Beirates entwickelt wird.

Zu der Frage, ja, die Definition Nachhaltigkeit, also könnte ich jetzt mit einer Gegenfrage antworten, das mache ich aber nicht, was genau meinen Sie jetzt. Aber richtig ist natürlich ... Also ich verstehe es einmal so. Das hat zwei Ebenen, die eine Frage ist, wenn ich hier über Nachhaltigkeit und ein Nachhaltigkeitskonzept spreche und das Konzept liegt nicht auf dem Tisch, dann ist natürlich diese Frage immer berechtigt, weil Sie im Grunde nicht genau nachvollziehen können, was im Einzelnen die Leitlinien sind und in welche Richtung das geht. Insofern kann ich die Frage ... ich will sie nicht zurückgeben, aber man könnte sagen, da haben Sie Recht, das ist natürlich sehr abstrakt so, wie wir es hier vortragen.

Die andere Ebene, die auch natürlich zu den frequently asked questions vielleicht ja sogar schon gehört, was versteht man überhaupt unter nachhaltiger Entwicklung, das ist eine soziologisch-politisch, philosophisch will ich das nicht nennen, aber eine politische Debatte, die sehr ausufernd sein kann. Bekannt ist aber, dass wir uns natürlich in Hamburg auch mit den Gesellschaftern auf den üblichen Dreiklang, vielleicht mit einer Ergänzung, nämlich, dass es sich um Umweltfragen handelt, um ökonomische Fragen und soziale Fragen ... Also man muss sozusagen immer dieses Zusammenspiel beachten. Deswegen ist es eben auch kein Umweltkonzept. Vielleicht ist das an der Stelle noch wichtig: Es geht nicht um ein Umweltkonzept für die Spiele, die Umwelt ist nur eine der Säulen, auf denen dieses Nachhaltigkeitskonzept beruht. Und ich habe beim letzten Mal versucht, deutlich zu machen, zusammen mit Herrn Pollmann, dass ganz vorne bei dem Nachhaltigkeitskonzept natürlich die Frage steht, wie sieht dieser Stadtteil aus. Was kostet der Stadtteil, wie sieht unser Transportkonzept aus? Ja? Wie ist sozusagen ... Es wird immer mitgedacht die Kostenfrage, natürlich die

Umweltseite, ist gar keine Frage, und speziell Energie- und Klimafragen heutzutage, aber es geht auch immer um die sozialen Prozesse, die dort eine Rolle spielen et cetera. Das ist insofern zu dem Begriff zu sagen.

Eine Neuerung ist vielleicht, und das ist auch erst seit dem letzten Gespräch hier in Ihrem Ausschuss über das Nachhaltigkeitskonzept entstanden, fester Bestandteil des Nachhaltigkeitskonzepts ist jetzt auch die Kultur. Das heißt, wir haben ein spezielles Kulturprojekt da drin aufgenommen und eine Leitlinie dazu formuliert, und die Kulturbehörde gehört sozusagen jetzt zu den aktiven Partnern dieses Nachhaltigkeitsunternehmens, was wir da auf die Schiene bringen wollen.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Gut. Frau Stöver.

Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt und Energie: Ja, herzlichen Dank für die Beantwortung der Fragen in der ersten Runde. Als Ausschussvorsitzende des Ausschusses Umwelt und Energie hatte der Senator in der letzten Sitzung doch so ein bisschen die Hoffnung erweckt, dass das Nachhaltigkeitskonzept heute auch in Druckform vorliegen könnte. Deswegen glaube ich auch so ein bisschen die Kritik auf meiner rechten Seite hier. Aber ich würde gerne die Fragesteller weiter aufrufen. Das ist dann Frau Dr. Schaal und danach Herr Oetzel.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich wollte die Gelegenheit nutzen, auch noch einmal darauf hinzuweisen, dass die Bürgerschaft ja sich gestern auch mit dem Thema Nachhaltigkeit beschäftigt hat. Wir haben ja auch in Gänze einen Beschluss zur Nachhaltigkeit und zur Umsetzung des Nachhaltigkeitskonzeptes beschlossen, und zwar, dass die Bürgerschaft die Absichtserklärung, die auf der einen Seite der Zukunftsrat und der NABU abgegeben haben, aber auf der anderen Seite auch der DGB. Die drei Organisationen haben sich ja sozusagen gemeinsam mit dem Bürgermeister, mit dem DOSB erklärt, sozusagen den Nachhaltigkeitsbegriff so abstrakt er ist, Herr Jersch, da haben Sie ja völlig recht, auch mit Leben zu füllen und diese Absichtserklärungen, die ja auch vorliegen und nach unserem Willen ja auch gerne als Anhang unseres Antrages dann in die parlamentarische Arbeit und Dokumentation einbezogen werden sollen. Diese Absichtserklärungen ergeben ja schon sozusagen einen Überblick, welche Dimensionen der Begriff haben wird, ökologische, soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit, darüber hinaus natürlich Sport und Kultur.

Wir als Bürgerschaft haben gesagt, wir wollen den eingeschlagenen Weg der Nachhaltigkeit auch weitergehen. Wir wollen, dass der Senat die Kommission dann auch einsetzt in Hamburg 2024, nach dem erfolgreichen Referendum natürlich, und wir wollen, dass das nicht sozusagen ein Gremium im luftleeren Raum ist, sondern dieses Gremium soll auch ausgestattet werden mit den notwendigen Kompetenzen und auch mit den entsprechenden Mitteln. Das muss dann schon sein, damit die richtig arbeiten können. Es wäre natürlich schön, dass also dann auch diese Dimension durch die jeweiligen Repräsentanten aus den NGOs denn auch in diesen Kommissionen verankert werden.

So. Der Senat soll ja ... darf nach unserem Willen auch darüber hinaus prüfen, dass die Idee des olympischen Erbes auch sichergestellt wird. Wir haben jetzt schon viele Ansätze in den vorliegenden Unterlagen, dass die Nachnutzung der Olympischen Stätten und Bauten auch sichergestellt wird. Das geht natürlich über die Bewerbungsgesellschaft, aber letztlich werden dann später auch andere Akteure auftreten und auch die sollen sozusagen in diese Verpflichtung eingebunden werden, entsprechend für die Nachnutzungsperspektiven zu sorgen. Natürlich wünschen wir auch, dass der Senat uns dann jährlich berichtet, wenn es entsprechend soweit ist. Und – ja – und die Bürgerschaft hat letztlich dann auch gesagt, mit diesem Beschluss übernehmen wir auch als Parlament eine Garantie dafür, dass dies Nachhaltig-

keitskonzept mit seinen Zielen, was ja auf höherer Ebene, auf Bundesebene zusammen mit Hamburg beschlossen ist, dann auch hier umgesetzt wird. Das, finde ich, ergänzt sich gut. Und man müsste dann vielleicht noch eine Möglichkeit finden, wie die entsprechenden Ebenen dann auch verzahnt werden, nicht dass dann die verschiedenen Ebenen vor sich hinarbeiten und nichts voneinander wüssten. Das ist sicher noch ein Aspekt, den man auch dann berücksichtigen muss dabei.

Ich würde ganz gern noch wissen, wie weit denn sozusagen die sozialen Ziele, also die insbesondere ja auch in Hamburg und in Kiel mit dem DGB vereinbart worden sind, da geht es ja über die eigentlichen Arbeits- und Tarifbedingungen, Einhaltung der ILO-Arbeitsnormen und so weiter noch weit hinaus, auch in dem Bereich der Inklusion, der Barrierefreiheit, der sozialen Ausgestaltung, auch des Wohnens und so weiter, ob das auch mit in dieser Vereinbarung, die dort in Berlin von der Steuerungsgruppe dann jetzt auf den Weg gebracht wurde, ob das da auch entsprechend enthalten ist.

Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt und Energie: So, das waren die Fragen von Frau Dr. Schaal. Herr Oetzel sollte folgen.

Abg. Daniel Oetzel: Ja, vielen Dank. Ja, in der Tat hatten wir ja gestern in der Bürgerschaftssitzung auch schon über das Nachhaltigkeitskonzept diskutiert und ich hatte da auch schon gesagt, dass ich mich einigermaßen gewundert hatte, dass es zur Debatte angemeldet wurde. Ich hatte auch in meiner Rede darauf verwiesen, dass nach meinem Dafürhalten die allgemeinen Pläne von Olympia ja sehr unterstützenswert und auch sehr weit fortgeschritten sind im Allgemeinen, nur dass es beim Nachhaltigkeitskonzept nach meinem Dafürhalten insgesamt noch etwas hakt. Und ich habe es auch deshalb nicht ganz nachvollziehen können, warum wir es jetzt gestern diskutiert hatten, weil ich ja sozusagen in freudiger Erwartung dieses Freitages war, weil ich gedacht hatte, wir würden jetzt hier heute das neue, überarbeitete und fortgeschrittene Konzept quasi vorgelegt bekommen. ...

(Abg. Heike Sudmann: Wie Weihnachten.)

– Ja, tatsächlich, ja. Weihnachten ist noch einmal verschoben worden leider.

(Zwischenrufe)

Na gut, okay. Also jetzt haben wir es hier heute nicht, dann denke ich einmal, dann müssen wir das so zur Kenntnis nehmen und vielleicht auch nicht so ausführlich sozusagen darüber sprechen, was wir noch gar nicht haben, sondern das wir dann in der nächsten Sitzung, wenn es denn hier vorliegt, noch einmal etwas konkreter ins Auge fassen.

Einige Fragen habe ich aber doch noch. Ich habe nämlich noch eine Kleine Anfrage zu dem Thema Nachhaltigkeitskonzept unter diesem Schlagwort „Leuchtturmprojekte“ gestellt. Und da sind einige schöne Überschriften auch offensichtlich schon entstanden, zum Beispiel „Back to School“, „Alternativ mobil“, „Ohne Erdöl“, „Olympische Akademie der jungen Künste“, jetzt nur einmal beispielhaft, „Faire Goldmedaillen“. Da würde mich einfach einmal interessieren, wie da ... also da wird denn gesagt, ja, in den nächsten Monaten sollen diese Projekte alle noch konkretisiert werden, wie ist denn da der Zeitplan? Also, wenn wir dann uns in einem Monat oder in Kürze da mit diesem neuen, überarbeiteten Nachhaltigkeitskonzept hier beschäftigen, können wir denn auch schon etwas Neues über diese, wie ich finde, doch noch etwas abstrakten Leuchtturmprojekte auch unterhalten können oder wird es losgelöst davon, weiterentwickelt? Also wie sieht da der konkrete weitere Zeitplan aus?

Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt und Energie: Vielen Dank, Herr Oetzel. Dann ist Frau Sudmann an der Reihe.

Abg. Heike Sudmann: In dieser Runde möchte ich mich auf die Kritik des Zukunftsrats beziehen und dessen Positionspapier vom 27. Oktober 2015 und habe einige Punkte, die ich gerne wissen möchte, wie jetzt der Stand bei Ihnen ist.

Zum einen sagt der Zukunftsrat, dass das Nachhaltigkeitskonzept integraler und verbindlicher Bestandteil aller Olympiaplanungen sein muss. Das sagt er deswegen, weil er bisher das Gefühl hat, dass es noch nicht in das Bewusstsein aller Entscheiderinnen gedrungen ist. Und eine Forderung, konkrete Forderung, ist dann, es müsse eine andere Kommunikationsstruktur zwischen den beteiligten Gremien geben. Gibt es das mittlerweile? Frage Nummer 1.

Frage Nummer 2: Dass der Zukunftsrat dann sagt, für ein ehrgeiziges Nachhaltigkeitskonzept braucht es auf jeden Fall auch Zahlen. Deswegen ist die Frage, mit welchen Zahlen werden Sie die einzelnen Nachhaltigkeitsziele anstreben? Weil, wenn Sie es überprüfen wollen, ein Monitoring machen wollen, brauchen Sie Zahlen und können nicht nur sagen, ich sag 'mal, die Luft soll besser werden, um es ein bisschen banal auszudrücken.

Frage Nummer 3. Da geht es darum, dass eben das Nachhaltigkeitskonzept bis zum Referendum nicht fertig sein kann – haben wir ja gerade jetzt auch gehört. Nichtsdestotrotz sagt der Zukunftsrat, und dem schließe ich mich an, dass es wichtig ist, dass noch vor dem Referendum vorläufige Ergebnisse oder eben Anforderungen publiziert werden und die noch nachzureichenden Bereiche und gegebenenfalls noch Vorgaben benannt werden. Wann erfolgt das? Schaffen Sie das bis zum 29. November 2015 oder sagen Sie, ist nicht so wichtig?

Und dann eine sehr schöne Kritik des Zukunftsrats, aber noch schönere. Da geht es um die Vereinbarung mit den Marketingpartnern, den Sponsoren. Da sagt der Zukunftsrat, es ist völlig unklar, welche Inhalte diese Vereinbarungen haben, dass aber die Ausrichterstadt eben mit dem Host-City-Vertrag verpflichtet ist, diese Vereinbarung strikt einzuhalten und die IOC-Partner darin zu unterstützen, ihre kommerziellen Ziele im Gastland zu erreichen. „Da Zielkonflikte ...“ – jetzt zitiere ich einmal – „Da Zielkonflikte zwischen einem Hamburger Nachhaltigkeitskonzept und dem abzuschließenden Host-City-Vertrag schon heute erkennbar sind, muss sich der Senat beziehungsweise die Bewerbungsgesellschaft hier öffentlich äußern.“ Wann werden Sie diese öffentlichen Äußerungen tun, damit wir alle erkennen können, was da nicht mehr nachhaltig sein kann, weil Ihnen einfach die Hände gebunden sind? Weil, ich habe aus verschiedenen Antworten des Senats ja jetzt mitbekommen, dass Sie sagen, der Host-City-Vertrag ist individuell nicht verhandelbar, weil alle Bewerberstädte die gleichen Voraussetzungen haben sollen.

Das wäre es für diese Runde.

Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt und Energie: Vielen Dank, Frau Sudmann. Dann ist Herr Dr. Duwe noch an der Reihe.

Abg. Dr. Kurt Duwe: Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich habe eine Frage, die über das allgemeine Nachhaltigkeitskonzept vielleicht hinausgeht. Es ist ja geplant oder es ist notwendig, dass Hafengebiete ja vom Kleinen Grasbrook woanders hin verlagert werden sollen. Ist Bestandteil dieses Nachhaltigkeitskonzepts auch, welche Auswirkungen diese Verlagerung in einen neuen Standort haben wird und welche Ausgleichsmaßnahmen und so weiter dort auch notwendig werden?

Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt und Energie: Vielen Dank, Herr Dr. Duwe. Dann ist Herr Jersch an der Reihe.

Abg. Stephan Jersch: Ich dachte, die Runde wäre zu Ende, ich hatte mich für die nächste ..., aber okay.

Ja, ich hätte noch Fragen zum erweiterten Begriff der Nachhaltigkeit. Ja, da ist ja nicht nur der ökologische Aspekt. Wird es andere Zuständigkeiten als die Behörde für Umwelt und Energie geben, was die Federführung angeht bei der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit und bei der sozialen Nachhaltigkeit? Also bei den anderen beiden großen Aspekten der Nachhaltigkeit?

Dann würde mich noch einmal interessieren, in der letzten Sitzung ist und auch im Foliensatz sehr viel zu CO₂ gesagt worden, an einer Stelle tauchten dann aber auch die Treibhausgase auf. Ist es Absicht, das CO₂ gegen die Formulierung der Treibhausgase auszutauschen? Weil, ich denke, die Diskussion geht ja im Moment deutlich weiter.

Und das Dritte wäre noch einmal eine Rückfrage zur Regattastrecke und dem Gutachten dort. Ich kenne das aus der Vergangenheit, dass insbesondere die Kolleginnen und Kollegen der GRÜNEN ganz heftig immer darauf Wert gelegt haben, rund um Naturschutzgebiete auch Ruhezone entsprechend einzurichten. So wie ich das sehe, geht die Planung aber für die Regattastrecke dorthin, dass die Tribüne temporärerweise direkt an die Grenze des Naturschutzgebietes gebaut wird, und hat das zu Bedenken im Gutachten geführt? Danke.

Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt und Energie: Gut. Dann haben wir unsere Fragerunde komplett. Dann würde ich den Staatsrat bitten zu antworten.

Staatsrat Christoph Holstein: Herr Gabányi bitte.

Wiss. Ang. Hans Gabányi: Vielen Dank. Zunächst hat Frau Sudmann, glaube ich, begonnen mit den ... nein, Frau Schaal, glaube ich, war zuerst, soziale Ziele. Also richtig ist, dass es sowohl Leitprojekte als auch Leitlinien für diesen Bereich „gerechte Arbeit“, „soziale Fragen“ in dem Konzept gibt, und zwar eine ganze Reihe, an deren Formulierung auch ... also nicht nur die Sozial- und Arbeitsbehörde beteiligt waren, sondern auch andere Kräfte außerhalb. Es ist, und da lassen Sie mich auf die Frage, die eben von Herrn Jersch gestellt worden ist, vielleicht gleich springen, nach den Zuständigkeiten. Also das Besondere ist ja hier jetzt, dass wir uns auf der einen Seite im Nachhaltigkeitskonzept eine Zuständigkeit bei der Umweltbehörde sozusagen formuliert haben, oder der Senat hat gesagt, das wird federführend von der Umweltbehörde gemacht. Das führt dazu, dass die Umweltbehörde in all den Gebieten, die Sie zum Teil angesprochen haben, wo wir eben gar keine fachliche Zuständigkeit haben, tatsächlich nur eine moderierende Funktion hat. Das brauche ich im Senat ja, weil, sonst ist das ein Hühnerhaufen, wenn ich das einmal so respektlos sagen darf.

(Zwischenrufe)

– So. Gut. Das Monitum der Wirtschaftsbehörde habe ich vernommen.

Und das ist aber genau auch das, sozusagen die Schwierigkeit. Aus unserer Sicht ist es so, dass die ... deswegen wird an anderer Stelle ja auch immer gesagt, die Olympische Bewerbung ist in diesem Fall jetzt für die Nachhaltigkeitsstrategie in Hamburg ein Katalysator. Das bedeutet, dass wir uns mit den Zielvorgaben, die wir uns jetzt in diesem Konzept zugegebenmaßen relativ abstrakt gegeben haben. Das werden Sie auch dann noch sagen, wenn Sie das gelesen haben, also Zahlen sind da keine drin, aber es wird relativ umfänglich zu bestimmten Themen gesagt, wo man hin will. Und dieses „wie komme ich dahin“ geht nur, wenn ich jetzt aufseiten des Senates in enger Abstimmung zwischen den beteiligten Behörden und sozusagen immer im Blick zwischen Koalitionsvertrag und Olympischer Bewerbung Projekte und Maßnahmen entwickle. Und das ist mit Bezug auf ein Nachhaltigkeitskonzept ein Novum, weil wir in Hamburg ja – das haben wir beim letzten Mal ausgeführt – eine Nachhaltigkeitsstrategie bislang nicht haben. Wir haben nachhaltige Entwicklungsansätze in den verschiedenen Politikbereichen, könnte man erläutern, aber es gibt kein zusammenhängendes Nachhaltigkeitskonzept und nicht solche Arbeitsstrukturen, wie sie in anderen Ländern

existieren. Ob man das in Hamburg unbedingt braucht oder nicht, ist eine andere Diskussion, aber wir werden das im Rahmen dieser Olympischen Bewerbung machen, machen wollen und müssen, und deswegen bin ich dankbar für diese Fragen, weil, da kann man daran sehen, dass tatsächlich dort etwas Neues entsteht.

Dann ist gefragt worden nach jetzt anknüpfend an die Kritikpunkte des Zukunftsrats. Da würde ich vielleicht einmal mit dem schwierigsten Punkt anfangen, nämlich mit dem Host-City-Vertrag. Sie werden, wenn Sie sowohl in dieser Absichtserklärung, die vom Ersten Bürgermeister unterschrieben worden ist und NGOs und dem DOSB, als auch in dem Konzept taucht es noch einmal auf, ist festgehalten, dass bei den Verhandlungen mit dem IOC auf Augenhöhe von Hamburg bestimmte Gesichtspunkte des Nachhaltigkeitskonzepts ins Feld geführt werden. Das heißt, dass es hier sozusagen nicht darum gehen kann, dass 1:1 der Vertrag, wie er jetzt ist, ohne Weiteres akzeptiert wird. Das ist auch in anderen Fällen nicht der Fall. Ob man sich bei diesen Verhandlungen durchsetzt oder nicht, das kann heute niemand sagen. Ich kann dazu sowieso nichts sagen, aber es ist ja zumindest ein Vertrag auf Gegenseitigkeit. Und ich bin schon der Meinung, dass Hamburg ... also, wenn man jetzt diesen großen Part der ... also dieses Thema Vertragsstrafe und Risiken bei der Stadt und so weiter sich anguckt, haben wir an anderer Stelle schon gesagt, Hamburg liefert. Also es ist ein Vertrag auf Gegenseitigkeit, und wir sind in der Lage, wir sehen uns in der Lage, das, was das IOC von uns erwartet bei der Durchführung der Olympischen Spiele, dass wir das auch liefern können und insofern dieser Punkt nicht so ganz im Vordergrund stehen muss. Es ist im Gegenteil so, dass Hamburg natürlich mit diesen Spielen auch sehr viel gewinnen würde.

Bei der Frage, wie verhält sich das mit dem Marketing und der Frage, was dürfen Sponsoren machen und so weiter, das ist natürlich ein Gesichtspunkt, den mag man jetzt unter ethischen Überschriften diskutieren. Ich glaube aber, dass da in dem Nachhaltigkeitskonzept bestimmte Compliance-Vorschriften aufgerufen sind, und auch hier zum Beispiel der Punkt „gerechte Arbeit“, „Beschaffungswesen“, um nur zwei Stichworte zu sagen, eine Rolle spielen, glaube ich, dass bei den internationalen Sponsoren dort auch Targets gesetzt sind, wie man mit denen verhandeln kann. Die Frage, ob man überhaupt sich sozusagen, ob man darauf ... man muss mit dem Host-City-Vertrag darauf verzichten, nationale oder gar kommunale Sponsoren nach vorne zu schieben, das wird es nicht geben, sondern dieses Recht hat zunächst einmal das IOC. Auch der DOSB muss sozusagen seine Sponsoren, sag ich jetzt 'mal in Anführungszeichen, an das IOC abgeben, aber das gehört nun einmal zu dem Geschäftsmodell dieser Olympischen Spiele dazu. Also irgendwoher muss das Geld ja kommen, was wir selber nachher in der Stadt auch verbrauchen wollen. Deswegen habe ich da also nicht ganz so große Befürchtungen.

Und jetzt war noch eine Frage von Herrn Duwe, glaube ich, zur Auswirkung Verlagerung Hafen. Also da muss man zu sagen, da gibt es einmal die Festlegung von dem Koalitionsvertrag, und das ist auch übertragen worden ins Nachhaltigkeitskonzept, dass die Verlagerung der Hafengebäude nur innerhalb des Hafens oder auf schon bestehenden Gewerbeflächen passiert. Das ist sozusagen die eine Rahmenbedingung. Nun wissen wir, dass die Verlagerung im Hafen dynamisch ist und dass es dort auch einmal dazu kommen kann, dass Gewässer zugeschüttet werden, weil der Hafen sich weiterentwickelt. Da könnte man jetzt drüber streiten, ist es eine Auswirkung der Olympischen Spiele oder ist es nicht schon im Hafenkonzept festgelegt, was es nämlich ist. Also die Zuschüttung des Travehafens ist eine vom Senat bereits beschlossene Maßnahme im Hafenentwicklungskonzept, die möglicherweise im Zusammenhang mit den Olympischen Spielen, eine Verlagerung vom Kleinen Grasbrook eine besondere Bedeutung hat. Aber es ist jetzt nicht etwas völlig Neues. Gleichwohl ist es natürlich so, dass Maßnahmen in dieser Art nach den gesetzlichen Vorschriften

und Usancen, wie sie in Hamburg eben üblich sind, ausgeglichen werden. Das heißt, das sind genau die Dinge, die wir auch mit unserem Umweltscreening im Auge haben und das sind im Übrigen auch Kosten, die so grob sie heute auch nur geschätzt werden können an diesem Punkt, im Finanzreport auftauchen. – So.

Dann hat Herr Jersch noch einmal gefragt nach dem erweiterten Begriff der Nachhaltigkeit mit den Zuständigkeiten. Das habe ich, glaube ich, beantwortet. Ruhezeiten – richtig ist, dass es das Thema Ruhezeiten gibt, das ist richtig. Ich würde da zwei Einschränkungen machen. Erstens einmal haben wir es bei den Olympischen Spielen mit einem Ereignis zu tun, was zweimal zwei bis drei Wochen dauert, einen Sommer lang. Das ist etwas anderes, als wenn ich auf Dauer bei einem eingerichteten Naturschutzgebiet mir die Frage stelle, was außen rum für Nutzungen sind. Da gibt es in der Tat Abstandsregelungen und alles Mögliche. In diesem speziellen Fall bei den Tribünen an der Dove Elbe – ich habe mir das selber sogar angeguckt noch vor drei Wochen mit meinen Mitarbeitern – ist es so, dass wir da streng darauf achten können aufgrund der örtlichen, sozusagen der Topografie des Geländes – da gibt es nämlich Gräben, Abhänge und sonstige Dinge, die man nicht anfassen kann –, dass es einen nur ganz begrenzten Platz gibt, diese Tribünen da aufzustellen, südlich der Dove Elbe der Regattastrecke. Und deswegen wird das Gros der technischen Einrichtungen, also alle technischen Einrichtungen, das ganze Back of House, wie das genannt wird, ist alles nördlich der Dove Elbe. Das heißt, diese sensiblen Bereiche im Süden sind bis auf die Einrichtung einer Tribüne nicht im Zielbereich.

Die letzte Frage CO₂, THG, ich will nicht sagen, das ist redaktionell, aber es ist jetzt kein Umschwenk, sondern es ist eben so, wir berechnen mit CO₂ und das ist sozusagen eine Equivalentgröße für THG. Mehr will ich jetzt dazu nicht sagen. So, wenn ich die Fragen jetzt alle beantwortet habe.

(Abg. Heike Sudmann: Nee!)

Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt und Energie: Genau. Das sind noch die nach dem Zeitplan der Leuchtturmprojekte. Und was ist noch offen bei Frau Sudmann?

Abg. Heike Sudmann: Bei mir ist zum einen offen die veränderte Kommunikationsstruktur in dem erweiterten Hühnerhaufen, also nicht nur Senat, sondern auch mit den anderen beteiligten Gremien. Dann ist noch offen die Frage, also die Forderung des Zukunftsrates, die vorläufigen Ergebnisse der Anforderung zu publizieren. Und dann habe ich eine Nachfrage – das habe ich nämlich jetzt völlig anders verstanden –, Sie haben gesagt, Sie würden, also der Senat würde noch einmal quasi in Verhandlung gehen mit dem IOC, um über bestimmte Sachen in diesem Fall jetzt über die Sponsoren zu reden. Sie haben ja gerade in der Großen Anfrage 21/1873 zu Frage 16 b geschrieben, da hatte ich nämlich gefragt in anderem Zusammenhang, aber auch gefragt, welche Möglichkeiten hat der Senat, die vom IOC vorgegebenen Regelungen zu verändern. Da war die Antwort: „Der HCC ist im Übrigen nicht individuell verhandelbar, um für alle Bieter die gleichen Bedingungen zu schaffen.“ Das ist für mich jetzt ein Widerspruch, wenn Sie sagen, Sie würden versuchen, das zu verhandeln.

Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt und Energie: Herr Oetzel, hatte ich Ihre Frage noch einmal zusammengefasst oder ...? Wunderbar. Dann bitte ich den Staatsrat, noch einmal zu antworten.

Staatsrat Christoph Holstein: Herr Gabányi.

Wiss. Ang. Hans Gabányi: Frau Sudmann, ich muss Sie noch einmal bitten, den Zeitplan, wozu wollten Sie den Zeitplan jetzt wissen, das habe ich noch nicht ganz verstanden?

Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt und Energie: Das war die Frage von Herrn Oetzel.

(Abg. Heike Sudmann: Das war nicht meine Frage, das war Herr Oetzels Frage.)

Wiss. Ang. Hans Gabányi: Ach so, sorry.

Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt und Energie: Das war die Frage von Herrn Oetzel, der hatte zu dem ... Bitte schön, Herr Gabányi.

Wiss. Ang. Hans Gabányi: Ach so, jetzt bin ich im Bilde. Danke. Der Host-City-Vertrag hat mich etwas aus der Bahn geworfen.

Also, zu dem Zeitplan, also hier gilt das Gleiche wie zum Konzept insgesamt. Also, man muss sich das so vorstellen, dass wir bei diesen Leuchttürmen, Leitprojekten – pardon, wir haben ... früher hieß es Leuchtturmprojekte, jetzt heißt es Leitprojekte –, bei den Leitprojekten gibt es jeweils eine DIN-A-4-Seite, wo das beschrieben wird. Also es gibt Akteure, die daran interessiert sind und die das machen wollen, weil, es wird im nächsten Jahr, sage ich jetzt einmal, darum gehen, diese Leitprojekte zu konkretisieren, die Akteure zu organisieren und dann tatsächlich das in Gang zu bringen. Da gibt es vom Zeitplan her schon deswegen unterschiedliche, wenn man das jetzt, wenn man im Einzelnen da einsteigen will, gäbe es unterschiedliche Zeithorizonte, weil es dort ja zum Teil um Projekte geht, die Geld kosten. Die können wir vor 2017 nur ganz bedingt anfassen, weil wir da noch gar nicht ermächtigt sind, Geld auszugeben, und es gibt Dinge, die wir sozusagen aus dem laufenden Budget anschieben können, weil sie sich sozusagen organisch ergeben aus den ohnehin laufenden Verwaltungstätigkeiten. Also, wenn ich einmal im Bereich Sport, Soziales etwas aufrufe, da gibt es ja die Idee, dass man zwischen Schulen, Sportbünden, Gesundheitsbehörde bestimmte Dinge fortentwickelt und pointiert auf die Olympische Bewerbung hin. Das können wir haushaltsmäßig abdecken aus dem laufenden Geschäft, das ist nicht das Problem, aber da werden eben Akzente gesetzt für die Olympische Bewerbung und das soll schon in 2016 passieren. Insofern gibt es einige Leitprojekte, die vorher anfangen, andere, die später konkretisiert werden.

Jetzt zu der Frage ... also zu den Sponsoren bitte ich um Nachsicht. Ich bin jetzt nicht der Experte für den Host-City-Vertrag, aber man muss sicherlich unterscheiden zwischen dem, was im Moment verhandelbar ist. Also der Host-City-Vertrag ist veröffentlicht, das ist die Geschäftsgrundlage für die Bewerbungen aller Teilnehmer. Und was dann am Ende vor Unterzeichnung passiert, das mag möglicherweise noch einmal auf einem anderen Blatt stehen, sage ich jetzt einmal.

(Abg. Heike Sudmann: Die Kommunikationsstrukturen.)

Die Kommunikationsstrukturen. Also da habe ich im Grunde nicht so ganz ... Aus meiner Sicht würde ich sagen, die Kommunikationsstrukturen funktionieren. Also natürlich ist es so, dass bei einem positiven Ausgang des Referendums sowohl senatsseitig als natürlich vor allen Dingen auch innerhalb der Bewerbungsgesellschaft und möglicherweise auch bei anderen Akteuren eine Aufstockung, sage ich jetzt einmal, was die Aufmerksamkeit des Zeitbudgets und so weiter angeht, erforderlich ist, um die Anforderungen, die sich aus dieser Bewerbung ergeben, erfüllen zu können. Also da sind gewisse Leistungen zu erbringen in den nächsten anderthalb Jahren, die natürlich voraussetzen, dass die Ressourcen, die zum Beispiel in der Bewerbungsgesellschaft zur Verfügung stehen, aufgestockt werden. Das ist ja schon diskutiert worden, da gibt es auch Budgets. Und auf der anderen Seite müssen natürlich auch die Behörden und, wie gesagt, die Stakeholder in der Stadt ... Der Nachhaltigkeitsbeirat ist ein solches Beispiel für eine erweiterte Struktur, wir machen aus dem Dialogkreis, machen wir den Nachhaltigkeitsbeirat, wenn man das so salopp sagen kann, und da wird es einige Dinge geben, aber ich würde jetzt nicht die Kritik teilen, dass die Kommunikationsstrukturen so, wie sie heute sind, ungenügend sind.

Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt und Energie: Ja, vielen Dank. Herr Oetzel, ich habe mich ... Ja. Machen Sie, Herr Oetzel, ich hätte dann auch noch selber eine Nachfrage, habe mich selbst auf die Rednerliste gesetzt. Herr Oetzel erst einmal.

Abg. Daniel Oetzel: Ja, vielen Dank. Ich habe auch nur eine Nachfrage zu den Leitprojekten, wie sie ja jetzt wohl heißen. Und zwar hatten Sie gerade gesagt, dass die Umsetzung erst passieren kann, also dass auch Geld fließen soll, wenn wir den Zuschlag haben. Das kann ich auch nachvollziehen, es scheint ja auch sinnvoll zu sein. Mir geht es aber bei dem Zeitplan auch vor allem um die konkrete Ausgestaltung, was man dann machen will. Also, bevor man anfängt, Geld auszugeben, muss man ja erst einmal ungefähr wissen, was man denn überhaupt machen möchte, und da sollte man dann möglichst schon vor 2017 mit fertig sein. Und wie gesagt, ich hatte gerade einige Beispiele gegeben, dieses „Alternativ mobil“ „Ohne Erdöl“, „Back to School“, „Faire Goldmedaillen“, das erscheint mir alle ..., also erscheint mir einfach noch ein bisschen skizzenhaft, sag ich 'mal. Da würde mich einfach interessieren, ab wann denn diese, die Pläne, also nicht die Umsetzung der Pläne, sondern wann diese Pläne, was überhaupt gemacht werden soll, wann wir die, wann wir da Einsicht nehmen können.

Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt und Energie/Abg. Birgit Stöver: Vielen Dank. Dann würde ich meine Frage noch anschließen. Dies betrifft die Ausführungen von Herrn Gabányi zum Nachhaltigkeitskonzept, dass wir ja keine Nachhaltigkeitsstrategie haben und dass hier die BUE eine Koordinierungsstelle einnehmen wird und dass wir dazu keine Strukturen haben. Nach meiner Meinung gibt es ähnliche Themen. Das wäre tatsächlich das Klimaschutzprogramm, wo wir ja Strukturen hatten, übergreifende Strukturen hatten, die der jetzige Senat auch zurückgenommen hat, wo man das eben halt wieder auf mehrere Behörden verteilt hat. Sehe ich das richtig, dass wir da von dem Programm oder von dem Klimaschutzprogramm auch noch lernen können, die Strukturen abzukupfern? Ansonsten haben Sie ja auch Vergleiche genannt in anderen Bundesländern, wie dort Nachhaltigkeitsstrategien oder -strukturen sind. Was muss Hamburg dazu tun? Sie haben ja gesagt, vielleicht brauchen wir die eigenen Strukturen nicht, aber dazu hätte ich gern doch noch einmal nähere Ausführungen.

Herr Staatsrat. Jetzt bin ich in zwei Funktionen hier.

Staatsrat Christoph Holstein: Herr Gabányi.

Wiss. Ang. Hans Gabányi: Vielen Dank. Zum Zeitplan noch einmal. Also ich freue mich über die Neugier, das zeigt noch einmal, die wir da ausgelöst haben, aber es ist natürlich frustrierend für Sie, jetzt nicht mehr über diese Themen lesen zu können. Es wird, wie gesagt, so sein, dass die Skizzen zu diesen ... also zum Beispiel hinter diesen Lieferketten oder zwischen der Goldmedaille verbirgt sich die Frage der Lieferketten und Beschaffung. An diesem Beispiel kann man vielleicht deutlich machen, es geht um ... bei der Konkretisierung und da kann ich eine konkrete Antwort geben. Also unser Ziel ist es, noch in diesem Jahr alle Akteure, das heißt, alle Quellen, aus denen diese Leitprojekte gespeist werden, – das sind ja verschiedene Institutionen, die die vorgeschlagen haben, das kommt nicht alles aus Fachbehörden oder aus ..., sondern vom DOSB, vom ... und so weiter –, diese verschiedenen Konzepte, also die Akteure, die hinter diesen Leitprojekten stehen, die werden in den nächsten Wochen und Monaten von uns – und uns heißt in dem Fall Bewerbungsgesellschaft, aber auch Fachbehörden des Senats – an einen Tisch geholt und jeweils Projekt für Projekt wird geklärt, was sind die Zielvorstellungen, die Zeitpläne, wie viele Akteure sind da dabei, was sind die Budgets, die da möglicherweise erforderlich sind. Und das wird konkretisiert, also sagen wir einmal, bis ... im ersten Quartal von 2017. Und auf der Basis kann man dann die weitere Planung machen.

Zu Ihrer Frage, Frau Stöver, also ich würde Ihnen an einer Stelle widersprechen wollen. Der Senat hat die Leitstelle Klimaschutz als Struktur für das Klimaschutzkonzept nicht aufgelöst. Im Gegenteil, es wurde verstetigt schon in der letzten Legislatur. Und wir sind im Moment ja dabei, den Klimaplan neu aufzulegen, sozusagen in der dritten Generation, und da hat sich gezeigt, dass die Strukturen, die wir in den vergangenen Jahren entwickelt haben, alle gemeinsam sowohl innerhalb der Fachbehörden, aber auch mit Akteuren in der Stadt, also ich sag 'mal, Handelskammer, Wohnungsbauunternehmen, NGOs und so weiter, dass die Strukturen derart stabil sind, dass wir schon da eine ganze Reihe von Workshops, Veranstaltungen hatten im letzten halben Jahr, um diesen Klimaplan fortschreiben und neu auflegen zu können. Das heißt, dort funktionieren sehr gut sowohl die administrativen Strukturen, die wir in der Umweltbehörde haben, wo sozusagen ausgehend von der Leitstelle Klimaschutz Kontakte zu allen anderen Behörden sind, aber auch die Strukturen in der Stadt entwickelt wurden in den letzten Jahren. Das ist ein lebendiges System, was wir gerade nutzen.

Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt und Energie/Abg. Birgit Stöver: Ja, vielen Dank, Herr Gabányi für die Ausführungen. Dann würde ich ganz kurz noch einmal nachfragen wollen, wir haben schon von den Finanzierungen im Klimaschutzprogramm und auch von den Verantwortlichkeiten ja in den Ausschüssen immer wieder diskutiert, ob eben halt die Schulbehörde oder die BUE verantwortlich ist. Früher war es die Umweltbehörde und nun wird immer vielfach darauf verwiesen, dass eben halt die Verantwortlichkeit der anderen Fachbehörden ist. Darauf zielte ich ab, nicht auf die Leitstelle Klimaschutz. Die ist sicherlich de facto noch in Charge.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Mir liegen jetzt zu dem ... Doch jetzt gibt es doch noch neue Fragestellungen. Bisher hatte ich keine Wortmeldungen dazu. Dann haben Frau Sudmann und Herr Jersch das Wort.

Abg. Heike Sudmann: Er war zuerst.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Dann Herr Jersch.

Abg. Stephan Jersch: Danke schön. Mich würde zu den vorhergehenden Aussagen noch einmal interessieren, in Bezug auf den Travehafen ist ja von den Ausgleichsmaßnahmen geredet worden. Bei der ganzen Olympiaplanung fehlt mir bisher aber wirklich die Konkretisierung. Ich meine, an ganz wenigen Stellen einzelne Ausgleichsmaßnahmen ... mich erinnern zu können, aber wesentlich mehr Pläne für Bebauung für die Ausgleichsmaßnahmen nötig sein würden, wann denn dort mit einer konkreten und – jetzt einmal der Begriff, den der BUND für eine andere Sache gebraucht hat – flächenscharfen Planung zu rechnen ist beziehungsweise welche konkreten Ausgleichsmaßnahmen im Moment schon geplant sind.

Und dann würde mich noch sicherlich interessieren das Nachhaltigkeitskonzept. Es wird ja sehr viel referenziert auf London. Ob das so klug ist, auf London zu referenzieren, weiß ich nicht, aber wie sind die Erfahrungen aus London ausgewertet worden? Gibt es da unter Umständen Expertinnen und Experten, die dort aus dem gleichen Stab herangezogen worden sind? Und was hat die Verwaltung, was hat die Behörde aus dem Nachhaltigkeitskonzept, und das ist ja bisher noch gar nicht erwähnt worden, von Sochi gelernt?

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Frau Sudmann.

Abg. Heike Sudmann: Ich habe zwei ähnliche Themen wie Herr Jersch. Das eine geht auch noch einmal zum Thema Travehafen. Da ist meine Frage, ob Sie an der Planung zum Travehafen festhalten. Ich warte einmal eben, bis es ein bisschen ruhiger geworden ist, das ist dann einfacher zu reden.

Gut. Also die Frage, halten Sie am Travehafen fest? Weil ja auch der Unternehmensverband Hafen Hamburg anders als der BUND sich nicht auf den Retentionsraum bezogen hat, son-

dern der hat ganz klar gesagt, wir brauchen den Travehafen weiter als Wasserfläche, wir brauchen ihn quasi schiffbar.

Und bei London interessiert mich noch einmal, vielleicht kommen Sie ja auf so eine Antwort dazu, das zu beschreiben, nach dem, was der BUND in seiner Pressemitteilung am 15. Oktober 2015 gesagt hat, sind in London 50 Prozent der ursprünglich geplanten 76 Nachhaltigkeitsmaßnahmen nicht oder nicht ausreichend umgesetzt worden. Da ist natürlich die Frage, Sie haben ja Planer, Planerinnen aus London dazu gezogen, wie Sie dann dafür Sorgen tragen, wollen sich das dort komplett verändert. Und mich würde dann auch noch einmal interessieren, da wir ja jetzt schon teilweise identische Planungsbüros haben, die in London oder woanders geplant haben, ob bei dem Thema Nachhaltigkeit auch Büros Aufträge bekommen haben, die auch in London die Aufträge hatten, Nachhaltigkeitsmaßnahmen zu planen.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Ja, weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Dann würde ich den Senat bitten, vielleicht diese Fragen zu beantworten. Und ich habe dann die begründete Hoffnung, dass wir vielleicht dann, da weitere Fragen von anderen nicht da sind, dass wir zu dem nächsten Themenkomplex auch kommen können. Der Senat hat das Wort. Herr Staatsrat.

Staatsrat Christoph Holstein: Herr Gabányi bitte.

Wiss. Ang. Hans Gabányi: Vielen Dank. Um mit Ihrer letzten Frage anzufangen, wenn ich Sie richtig verstanden habe, geht die Frage dahin zu erfahren, ob wir zur Nachhaltigkeitsthematik Büros oder Dienstleister beauftragt haben, die auch für London gearbeitet haben. Klares Nein, wir haben bisher nur einen Subunternehmer, Öko-Institut und Sporthochschule Köln, die das Nachhaltigkeitskonzept für uns und die Bewerbungsgesellschaft entwickelt haben. Und soweit ich weiß, sage ich jetzt einmal vorsichtig, haben die für London nicht gearbeitet.

Was haben wir aus Sochi gelernt? Also ich gar nichts, ich kenne kein Nachhaltigkeitskonzept von Sochi. Wenn die Frage weiter gehen soll, dann wäre die zweite Antwort, das sind Winterspiele, die in der Tat, was Umweltfragen angeht, schwieriger zu händeln sind als Sommerspiele. Das hat man auch an der Diskussion in München gesehen, deswegen glaube ich, dass wir da keine weitere Antwort zu geben können. Und der Vergleich mit London ist natürlich immer sinnvoll, weil ich glaube, London ist ein Beispiel für Olympische und Paralympische Spiele im Herzen einer Stadt. Dort gibt es vergleichbare Erfahrungen und Herausforderungen, was die verkehrliche Erschließung angeht, die Bauzeiten, die Genehmigungsverfahren und, und, und. Also das ist auf jeden Fall ein Benchmark, den man hat.

London hat auch, soweit ich das beurteilen kann, die Zeit- und vor allen Dingen Kostenpläne eingehalten mit ein, zwei Ausnahmen. Insofern ist das etwas, was wir uns ansehen. Und deswegen haben wir auch, auch das ist ja kein Geheimnis, bei den Planern, die die OlympiaCity geplant haben, durchaus Büros mit im Boot, die auch Erfahrungen in London gesammelt haben. Was die Nachhaltigkeitsstrategie von London angeht, darauf zielte die Frage ja vielleicht auch, das haben wir insofern berücksichtigt, als wir uns das angeguckt haben, wie stark ist das über die ... also meine persönliche Einschätzung ist, dass London ein relativ ehrgeiziges Konzept hatte, was diese formulierten Leitlinien angeht, dass es aber in der Umsetzung, sagen wir einmal, nur zu 50 Prozent geschehen ist, was da vorher vorgesehen wurde. Aber immerhin, es ist mit einem Monitoringsystem belegt gewesen und man kann es heute nachlesen. Das ist insofern auch ein Vorbild.

Und zum Travehafen und den Ausgleichsmaßnahmen, also, natürlich gibt es zu keiner einzigen Sportstätte und zu keiner einzigen Maßnahme, die im Zusammenhang mit Olympia steht, eine konkrete Ausgleichsplanung. Das kann es gar nicht geben, weil diese Planungen

erst dann gemacht werden, wenn die entsprechend konkreten Pläne für Bauvorhaben, Verkehrsvorhaben, Infrastrukturmaßnahmen et cetera vorliegen. Vorher kann man das nicht machen. Aber, das habe ich versucht ja mit dem Hinweis auf das naturschutzfachliche Konzept zu sagen, wir haben auf dem, das ist vergleichbar mit dem Finanzreport, mit unserer Kostenkalkulation, wir haben auf dem jeweiligen Planungsstand, den wir heute wissen, Vorprüfungen gemacht, um Konfliktpotenziale zu erkennen. Und was den Ausgleichsaspekt angeht, ist es so, dass wir für die Frage, also für die Flächenbilanz auf dem Kleinen Grasbrook, da können wir schon relativ genau sagen, dass die Eingriffe in sowohl ökologisch empfindliche Böschungen als auch in auf der Fläche vorhandene Vegetationsbestände weitgehend auf dem neuen Gebiet selbst ausgeglichen werden können. Das ist jetzt nicht mit Artenschutz und so weiter durchgerechnet, aber von dem, was wir dort architektonisch, städtebaulich entwickeln an Grünanlagen, an Wasser-, sozusagen, -gestaltungen und so weiter, gehen wir davon aus, dass man das schon relativ ausgeglichen hat auf dem Grasbrook selber, das ist sozusagen das Potenzial, was da ist.

Eine mögliche Maßnahme im Hafen, was Gewässer betrifft, das zählt zu den Bereichen, wo wir einfach natürlich sagen, wir wissen, wie so etwas geht, aber das planen wir erst, wenn es konkret wird.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Gut. Weitere Wortmeldungen liegen mir jetzt nicht vor. Dann stelle ich fest, dass wir von dem ersten Punkt, nämlich „Hamburgs Bewerbung um die Olympischen und Paralympischen Spiele – Aktualisierter Sachstandsbericht“ Kenntnis genommen haben. Ich danke also Herrn Gabányi. Und bevor wir jetzt in den Tagesordnungspunkt 2 eintreten, brauchen wir ein, zwei Minuten, habe ich als Signal bekommen, um die Technik hier anzuschmeißen, und dann machen wir sofort weiter.

(Sitzungsunterbrechung 18:08 bis 18:10)

Zu TOP 2:

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Ja, sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich glaube, die zwei Minuten haben wir gut eingehalten. Insofern würde ich ganz gerne ...

(Zwischenruf)

... Tagesordnungspunkt 2 aufrufen, „Hamburgs Bewerbung um die Olympischen und Paralympischen Spiele – Aktualisierter Sachstandsbericht Mobilitätskonzept“. Ich gehe davon aus, dass wir die Befassung, sage ich einmal, per Wortprotokoll auch weiterhin aufrechterhalten. Ich sehe Nicken, dann machen wir das so.

Dann würde ich einmal sagen, wir machen das ja gemeinsam, wie Sie ja gelesen haben, mit dem Verkehrsausschuss. Und ich werde mir dann die Debattensteuerung wieder zusammen mit Herrn Buschhüter, der bestimmt gleich wieder da sein wird, teilen. Gut.

(Zwischenrufe)

Ach so, ja, da habe ich ihn nicht gesehen. Gut. Der Senat hat ... Ich habe natürlich noch die Pflicht, wie sich das so gehört, natürlich herzlich Herrn Staatsrat Andreas Rieckhof auch hier zu begrüßen, darüber hinaus aus der Wirtschaftsbehörde Herrn Brodehl und Frau Dr. Wagner, aus dem Bereich der Hamburger Hochbahn Herrn Ernst, Frau Börgeling und vom HVV Herrn Wiucha, Frau Gering, Herrn Hüttel, von der S-Bahn GmbH Herrn Leseberg und den

Referenten der Deutschen Bahn Projekt Olympiabewerbung Herrn Schröder und Herrn Matthias Grote.

Gut, Herr Staatsrat, Sie haben das Wort.

Staatsrat Andreas Rieckhof: Ja, sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Herren Vorsitzende, so ist das, glaube ich, richtig, meine Damen und Herren. Ich hoffe, dass wir mit unserem Mobilitätskonzept die Vorfreude von Herrn Oetzel auf ein, wie hatte er es genannt, einen schönen Abend rechtfertigen, jedenfalls auf eine, wie ich glaube, ganz spannende oder interessante Diskussion. Dass die Bewerbung Hamburgs und auch Deutschlands um die Ausrichtung der Olympischen und auch der Paralympischen Spiele eine große Chance für die Weiterentwicklung dieser Stadt sein kann, das muss ich, glaube ich, hier nicht besonders hervorheben. Es ist eine Chance für eine weltoffene und aufstrebende und, wie man ja auch sieht, wachsende Metropolie, wie Hamburg sie ist, für unseren Wirtschaftsstandort, aber auch natürlich für das nationale und das internationale Marketing und damit das Ansehen dieser Stadt und für die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Stadt und ihrem Land. Dafür bietet Olympia einzigartige Möglichkeiten.

Natürlich ist, und das habe ich vor sechs Wochen, jedenfalls am 18. September 2015 schon einmal deutlich gesagt, die Ausrichtung von Olympischen und Paralympischen Spielen stellt eine logistische und verkehrliche Herausforderung dar, das ist ja völlig selbstverständlich, denn schließlich wäre Hamburg Gastgeber von vielen hunderttausend Menschen, die dicht in der Stadt sind. Davor haben wir keine Angst, darauf freuen wir uns, das muss man an dieser Stelle auch sagen. Es sind Sportler, Sportlerinnen natürlich auch, Betreuer, Zuschauer, Beschäftigte, Journalisten. Alle wollen pünktlich, zuverlässig und effizient zu ihren Spielen kommen. Die ganze Welt schaut zu, Milliarden Fernsehzuschauer schauen zu und alle wollen, dass die Athleten pünktlich am Start sind. Auch das ist ja eine wichtige Voraussetzung. Und die Hamburger, und auch das ist uns sehr bewusst, wollen natürlich während der Spiele ja auch ihren normalen, durch Olympia sicherlich angereicherten und verschönerten Alltag erleben. Auch die Unternehmen schließen ja nicht in dieser Zeit, genauso wenig wie der Hafen, das heißt, auch das Wirtschaftsleben in dieser Stadt muss weitergehen und es wird auch weitergehen. Und unser Job wird es sein, dafür zu sorgen, dass das alles funktioniert. Das heißt, die Mobilität und deswegen heißt es auch Mobilitätskonzept und nicht Verkehrskonzept, die Mobilität in dieser Stadt muss funktionieren, das ist die Erwartung, die es seitens des IOC und der internationalen Öffentlichkeit an die Ausrichterstadt gibt und insbesondere an eine deutsche Ausrichterstadt. Und wenn wir das gut hinbekommen, jedenfalls überzeugend darlegen, dann ist das sicherlich ein Pluspunkt in unserer Bewerbung.

Wir haben Ihnen vor sechs Wochen einen Teil der Folie, die Sie heute sehen, bereits gezeigt. Die Eckpunkte stehen weiterhin. Das wäre ja auch verwunderlich, wenn es nicht so wäre. Wir haben viele Dinge verfeinert und konkretisiert. Unser Konzept hat einen ... es steht übrigens bei Hamburg.de und auf der Homepage unserer Behörde und ich weiß ... wahrscheinlich auch im Transparenzportal. Jedenfalls, man kann es runterladen, wir haben uns eben noch einmal vergewissert vorsichtshalber, jedenfalls kann man es ansehen. Es umfasst 400 Seiten und dann noch einmal 300 Seiten Anlagen. Wir wollten Ihnen das ersparen, 700 Seiten hier durchlesen zu müssen, deswegen haben wir Ihnen eine Kurzfassung vorgelegt, die die wesentlichen Inhalte auch darstellt.

Was sind die wichtigsten Elemente? Darauf wird Herr Brodehl, Leiter unserer Olympiamannschaft, so darf ich das einmal ausdrücken, in Hamburg zusammen mit Frau Dr. Wagner und allen anderen, dann noch einmal sprechen. Ja, es heißt genau genommen „Transport für Olympia“, unsere Gruppe, ich nenne es jetzt Olympiamannschaft. Dazu kann man sehr detailliert Antworten geben. Für mich sind die bedeutendsten Schlussfolgerungen erstens,

Hamburg kann Olympia. Wir haben bereits eine hervorragende Infrastruktur, auch im Vergleich zu unseren Wettbewerbern. Wir brauchen noch einige Verbesserungen, eine ganze Reihe von Verbesserungen natürlich, aber wir werden auf jeden Fall in der Lage sein, die Spiele 2024 für rund 4 Millionen Zuschauer zu meistern.

Zweitens, auch das ist bekannt, wir wollen Olympia zu Spielen der kurzen Wege machen. Das betrifft nicht nur den Kleinen Grasbrook, sondern das wird, glaube ich, ich der Präsentation – nicht glaube ich, sondern ganz sicher – auch gleich noch einmal deutlich werden. Wir haben ja im Grunde drei, neudeutsch heißt so etwas immer Cluster, oder drei Zentren, drei Bereiche, in denen ein Großteil der Veranstaltungen stattfindet und in denen auch der Großteil der Zuschauerinnen und Zuschauer dann zu Gast sein wird. Das ist insbesondere für den öffentlichen Personennahverkehr eine besondere Herausforderung, die wir aber mit dem notwendigen zeitlichen und sonstigen Vorlauf sicherlich auch in den Griff bekommen werden. Natürlich, auch das darf man ja ruhig einmal sagen, erwarten wir von den Spielen eine Beschleunigung von laufenden Projekten. Mit Sicherheit betrifft das die S4 und mit Sicherheit betrifft das auch große Teile der A 26, das heißt auch, Infrastrukturmaßnahmen, die ohnehin geplant sind, werden dadurch schneller realisiert werden. Das betrifft im Übrigen auch viele ÖPNV-Maßnahmen, damit da nicht ein falscher Zungenschlag reinkommt.

Wir glauben, dass Hamburg mit den Spielen die Chance hat, in einem sehr kurzen Zeitraum seine Infrastruktur deutlich auszubauen und zukunftssicher zu machen, wie das seinerzeit München gelungen ist, wie das seinerzeit auch Hannover mit der EXPO, wird ja schnell vergessen, oder auch Barcelona gelungen ist, mit freundlicher Unterstützung des Bundes, versteht sich. Dass es da noch den einen oder anderen Diskussionsbedarf gibt, das ist völlig klar. Insofern werden wir uns heute auch nicht darauf sehr kaprizieren können, wer denn wie viel am Ende zahlt. Richtig ist, da ist man sehr intensiv in Verhandlungen, es finden Gespräche statt, die Auffassungen sind natürlich, wie das immer so ist bei Gesprächen, am Anfang unterschiedlich. Und wir sind ganz zuversichtlich, dass man sich am Ende dann auch einigen wird. Das gilt für den Bereich Verkehr, für jeden anderen Bereich ja natürlich auch, wobei ich da wenig aussagefähig bin selbstverständlich.

Unser Kernziel ist, dass wir neben der Förderung des Radverkehrs, der ja im Rahmen von Olympia auch eine große Bedeutung, auch in der Senatspolitik übrigens ja eine große Bedeutung haben wird, insbesondere den ÖPNV dauerhaft gestärkt sehen wollen durch den Ausbau von Stationen oder, wie das im Fachterminus so schön heißt, von Netzstabilisierungen. Dazu können unsere Olympioniken dann gleich noch etwas sagen.

Wir haben eine gute interdisziplinäre Zusammenarbeit auch mit den Gutachtern, mit den Verkehrsunternehmen, also Hochbahn, S-Bahn, HVV, Deutsche Bahn AG, ich hoffe, ich habe jetzt keinen vergessen, AKN, der HPA, der Bewerbungsgesellschaft, unserer Behörde und auch den anderen befreundeten und überhaupt allen Fachbehörden. Das heißt, wir haben auch mit unserem Olympiateam gezeigt, dass man sehr gut an einem Strang ziehen kann. Die Truppe ist gut zusammengewachsen und hat sehr schnell sehr gute Ergebnisse gebracht. Es sind komplexe Aufgaben, vor denen wir stehen, aber ich darf sagen, wir freuen uns auf diese Aufgabe. Wir werden das hinbekommen und insofern will ich es dann bei einer Einführung lassen und würde Herrn Brodehl als Mannschaftskapitän bitten, dann einmal zu starten.

Leiter der Arbeitsgruppe Transport für Olympia Raimund Brodehl: Ja, herzlichen Dank, Herr Rieckhof, Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren. Vor sechs Wochen hatten wir Ihnen ja schon die Eckpunkte des Mobilitätskonzeptes vorgestellt. Diese Folie kennen Sie, selbst wenn sie dort nur zu 78 Prozent zu sehen ist, weil am linken Rand noch ein bisschen etwas fehlt. Das sind halt nicht 30.000 Beschäftigte, sondern 130.000 Beschäftigte an der

Stelle, aber das, glaube ich, können wir an der Stelle verschmerzen. An diesen Zahlen, maximal sozusagen 4 Millionen Menschen, also Zuschauer, die die Olympischen Spiele besuchen, und eben die umfangreiche olympische Familie mit den Athleten und den Betreuern, sehen Sie, dass es eine gewaltige Herausforderung ist, sozusagen erst einmal sich Gedanken darüber zu machen, wie wir eigentlich den Verkehr in dieser Zeit, es sind zweimal zwei Wochen mit den Olympischen Spielen und den Paralympischen Spielen, hier abzuwickeln gedenken.

(Redaktionelle Anmerkung: Die diese Ausführungen unterstützende Präsentation ist diesem Protokoll als Anlage 1 beigefügt.)

Heruntergebrochen auf Hamburg oder auf, genauer gesagt, den Großbereich Hamburg, der sich im Wesentlichen deckt mit dem, was wir im HVV den Großbereich nennen, bedeutet das pro Tag ein Besucheraufkommen von bis zu 465.000 Tagesgästen, die die einzelnen Sportstätten besuchen, natürlich nicht alle sozusagen gleichzeitig, sondern mehr oder weniger über den Tag verteilt. Arbeitskräfte, die natürlich jeden Tag arbeiten, nämlich diese 200.000, von denen ich gerade schon gesprochen habe, die Anreisenden, die natürlich dann nicht am selben Tag die Spiele besuchen, sondern erst am nächsten Tag oder dem übernächsten Tag, das sind ungefähr 67.000 Leute, die jeden Tag hier an- und abreisen, und eben die olympische Familie mit 80.000 Leuten, die sich dann hier aufhalten.

Diese Daten machen deutlich, dass es wichtig ist, sich hier externen Sachverstand zu besorgen. Das haben wir getan, sobald die Entscheidung zugunsten Hamburgs gegenüber Berlin dann klar war, und haben im Rahmen eines europaweiten Ausschreibungsverfahrens das Gutachterkonsortium SHP Ingenieure aus Hannover, KCW aus Hamburg und Berlin und PGV, ebenfalls aus Hannover, gewonnen, um startend ab dem 1. Juni diesen Jahres dieses Konzept zu entwickeln. Und pünktlich zum 31. Oktober 2015, also vor anderthalb Wochen, ist es fertig geworden. Und Herr Rieckhof sagte es gerade schon, es liegt auf der Homepage zum Download bereit mit der Kurzfassung und dem, was alles sonst noch so dafür zur Verfügung dann auch steht.

Herausgefunden hat man das, was Sie, glaube ich, schon kennen aus der letzten Sitzung, weil es seinerzeit auch schon bekannt war, dass ein Großteil der Besucher dann eben dann doch nicht aus dem Ausland kommt, sondern 3 Prozent aus Übersee und 7 Prozent aus dem restlichen Europa, eben einmal ohne Deutschland, also 10 Prozent aus dem Ausland, und vieles sich dann doch in Norddeutschland, in der Region um Hamburg abspielt, weil sozusagen auch hier ein gewaltiges Aufkommen auch von potenziellen Besuchern, von Menschen einfach da sind, die letztlich auch in der Lage sind, dann die Spiele zu erreichen und vorher eben Tickets zu besorgen.

Wie kommen die Zuschauer nach Hamburg, also diejenigen, die sozusagen dann als Übernachtungsgäste dann hier zählen? Ungefähr ein Viertel wird mit dem Flugzeug anreisen, auch, es gibt Menschen, die mit dem Auto anreisen, das ist ungefähr ein Drittel. Die Fernzüge spielen eine große Rolle, das werde ich gleich noch ein bisschen ausführen, und natürlich auch die Reisebusse, die Fernbusse werden natürlich auch eine wichtige Rolle spielen, wobei deren Segment natürlich mit Blick auch darauf, was auf dem Fernbusmarkt passiert, im Moment natürlich nur ansatzweise abzuschätzen ist, weil nicht klar ist, in welche Richtung sich dieser Markt dann auch entwickeln wird.

Sie sehen hier eine Grafik, von der ich glaube, dass Sie sie auch schon kennen, zeigt aber, dass im Einzugsbereich sozusagen aus der erweiterten Region, sage ich einmal, 25 Millionen Menschen sind in einem Einzugsbereich von drei Stunden Zugfahrt, zumindest, wenn man die feste Fehmarnbeltquerung dazurechnet, die die Reisezeit mit dem Zug von Kopenhagen nach Hamburg reduziert auf eben ungefähr drei Stunden. Wenn wir das erreichen und

heute saßen wir gerade mit dem Bundesverkehrsministerium und der Bahn zusammen und auch da ist noch einmal bestätigt worden eigentlich, es kann, es ist möglich, 2024 die Fehmarnbeltquerung zu haben, die Hinterlandanbindung noch nicht. Aber immerhin besteht die Möglichkeit, dass wir dann auch mit einer Fahrzeit von drei Stunden von Kopenhagen hierher fahren können. Und das ist natürlich schon eine Möglichkeit, um auch Besucher aus der Öresundregion dann auch als Tagesbesucher hier begrüßen zu können. Das ist schon dann sozusagen ganz gewaltig.

Ansonsten liegt Berlin im unmittelbaren Einzugsbereich von knapp ein und einer Dreiviertelstunde, Hannover, Bremen bis hin sozusagen zum nördlichen Ruhrgebiet, lässt sich das alles innerhalb von drei Stunden erreichen. Von daher glaube ich schon, dass der Einzugsbereich dann doch kein ganz großer internationaler ist, sondern sich im Wesentlichen das auf diesen Bereich dann auch beschränken wird.

Diese Abbildung kennen Sie noch nicht, das soll Ihnen einmal zeigen, wie wir uns vorstellen, wie man mit dem Flugzeug hier anreisen kann. Der zentrale Punkt, Flugplatz wird Hamburg sein, Hamburg Airport, das ist völlig klar. Und soll natürlich ...

(Heike Sudmann: Helmut Schmidt)

Ach ja, sorry. Ja, das müssen wir noch ergänzen. Also da gibt es eine zweite Version ...

(Staatsrat Andreas Rieckhof: Das müssen wir erst noch entscheiden.)

Die Zweitversion, wenn das dann entschieden ist, wird dann das Gutachten ergänzt, ergänzt natürlich über die Flughäfen in der Region Hannover und Bremen als erster Linie zu nennen, die dann als Ausweichflughäfen dann auch stattfinden, zusammen natürlich auch mit den großen internationalen Flughäfen Frankfurt und Berlin, von denen man letztlich ja auch dann weiterfliegen dann kann nach Hamburg. Was keine Bedeutung spielt in der Anreise, wird, das sage ich an der Stelle ganz deutlich, der Flugplatz in Finkenwerder, der spielt hier in dem Konzept überhaupt keine Rolle und wird auch nicht für die Anreise benutzt werden.

Weiterhin haben wir beziehungsweise das Gutachtertteam sich Gedanken gemacht darüber, wo eigentlich die kleineren Maschinen, die sogenannte „general Aviation“, wie ich habe lernen dürfen, also die allgemeine Luftfahrt abgestellt werden kann. Auch das ist weniger ein Anreiseproblem als vielmehr ein Mengenproblem, ein Abstellproblem von vielen kleinen Maschinen. Das wird auf den hier gelb gezeichneten Flugplätzen und Landeplätzen dann auch stattfinden. Auch das ist dann auch gewährleistet. Und es knüpft ein Stück weit an die Strategie an, die auch die Londoner Kolleginnen und Kollegen dann auch gefahren haben.

Jetzt kommen wir sozusagen in Richtung nach Hamburg hinein. Auch das ist eine Abbildung, die Sie natürlich kennen, die aktuellste Abbildung, die die Sportstätten zeigt. Und das zeigt ja eigentlich nur, dass die wesentlichen Sportstätten, alle Hamburgischen Sportstätten sich in einem Radius von rund 10 Kilometern um den Kleinen Grasbrook bewegen. Das führt dazu, dass man natürlich sehr kompakt arbeitet, dass man in kurzen Wegen die Spiele erreichen kann von sozusagen dem Innenstadtbereich. Es führt natürlich auch dazu, dass sich dort sozusagen das Zuschaueraufkommen dann auch konzentriert.

Wo konzentriert sich das Zuschaueraufkommen ganz genau? Wir haben herausgefunden, dass es im Wesentlichen drei Bereiche sind, drei, wie Herr Rieckhof gerade sagte, Cluster sind, auf denen sich die meisten Zuschauer eigentlich auch bewegen werden. In Summe 1,9 Millionen, also fast 2 Millionen Besucher werden sich im Bereich des Olympiastadions und der OlympiaCity bewegen über die 16 Tage Olympische Spiele hinweg. Im Bereich Volkspark ist ein zweiter Schwerpunkt natürlich, weil da das Volksparkstadion ist sozusagen mit der Barclaycard-Arena mit ungefähr 1,3 Millionen Besuchern. Der stärkste Standort wird allerdings der zentrale Innenstadtstandort sein mit über 2 Millionen Besuchern in den 16 Ta-

gen, nämlich im Bereich Millerntor, Messe, Dammtor. Auch dort sozusagen die vorhandenen Spielstätten nutzen oder die vorhandenen Gebäude nutzen, die vorhandene ÖPNV-Anbindung nutzen, denn da wird es dann in dem Fall richtig brummen. Das ist aber nicht nur an einem Tag der Fall, sondern wir haben es versucht in Abstimmung mit denjenigen, die die tatsächlichen Sportevents planen, Anfang und Ende der Sportevents, soweit es vielleicht schon feststeht oder man das schon sagen kann, haben wir versucht, dort eine einigermaßen gleichmäßige Verteilung der Besucher auch hinzubekommen und nicht einen Tag zu haben, einen Spitzentag, auf den wir das dann letztlich auch dimensionieren, sondern wir haben versucht, das soweit wie möglich ein Stück weit zu egalisieren. Sie sehen hier an den grünen Säulen, das sind sozusagen alle Besucher, Summe aller Tickets während der Olympischen Spiele pro Tag, also von 1 bis 17 in dem Fall. Und Sie sehen an den blauen Säulen, das sind sozusagen in Summe die drei eben genannten zentralen Sportstätten. Und daran sieht man schon, dass gerade diese drei zentralen Sportstätten gleichmäßig belastet sind und kein ganz starker Peak heraussteigt, sondern dass wir es schaffen, in diesen 16 Tagen einigermaßen gleichmäßige Belastung hier auch zu erreichen.

Die meisten Besucher werden zu den einzelnen Sportstätten dann an dem jeweiligen Tag mit dem ÖPNV anreisen. Fast 80 Prozent werden mit dem ÖPNV anreisen und mit dem Auto wird es auch keinen Sinn machen, weil es keine Parkplätze angeboten werden gibt an den einzelnen Sportstätten. Reisebusse und Taxi spielen auch eine Rolle, der Fußgängerverkehr ebenfalls mit 7 Prozent, weil wir ja sehr stark, auch in der Innenstadt, im Innenstadtbereich unsere Sportstätten dann auch haben. Der Radverkehr mit 6 Prozent hört sich jetzt ein bisschen wenig an, aber wenn Sie sich überlegen, dass am Olympiastadion allein in Summe 100.000 Besucher gleichzeitig da sind, dann sind 6 Prozent eben 6.000 Fahrräder, die wir unterzubringen haben. Auch das ist eine Herausforderung, der wir uns dann da stellen müssen, aber es zeigt eben, dass wir hier durchaus Fuß und Rad ernsthaft auch als Anreisealternative dann auch sehen.

Warum kommen die Leute alle oder warum prognostizieren wir, dass die Leute alle mit dem ÖPNV anreisen? Sie sehen an dieser Karte einmal deutlich, dass die Sportstätten fast alle, bis auf zwei, die hier gezeichnet sind, aber fast alle unmittelbar an einem Schnellbahnbereich liegen. Unmittelbar an der bestehenden, vorhandenen Schnellbahn befinden sich die wesentlichen Sportstätten. Die Ausnahme ist die Ruderstrecke im Bereich der Dove Elbe, das ist dann hier der Pfeil, kann ich jetzt nicht zeigen, und die Mountainbike-Strecke im Bereich Francop danke schön. Dort wird es Shuttleverkehre geben. Die Besucherzahlen dort sind auch nicht so hoch, dass das ein Problem sein könnte, aber alles andere findet wirklich unmittelbar im Schnellbahnbereich statt und das ist, glaube ich, eine ganz große ... ist eine Herausforderung für den Schnellbahnbereich, aber das ist eine Chance dafür wirklich, dass der ÖPNV hier gut benutzt werden kann.

Sie kennen die Leitlinie des Mobilitätskonzepts, das muss ich Ihnen an der Stelle auch nicht mehr vorlesen, das haben wir das letzte Mal schon gezeigt, aber daran sollen sich die Maßnahmen oder der Maßnahmencluster sozusagen in Summe dann auch messen lassen. Diese Maßnahmen bestehen aus verschiedenen Arten und Säulen. Das Wichtigste aus meiner persönlichen Sicht ist ganz rechts unten zu sehen, das in Rot gehaltene Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, welches es schafft, Verkehrsbelastungen so weit zu reduzieren, dass wir in Teilen auf Ausbau verzichten können.

Ein zweiter wesentlicher Punkt werden betriebliche Anpassungen sein, sozusagen ein besseres Ausnutzen der Verkehrsinfrastruktur, vorwiegend natürlich der Schieneninfrastruktur im Bereich des Schnellbahnnetzes. Das, was Herr Rieckhof gerade genannt hat, Vorziehen geplanter Infrastrukturanpassungen, ist ein weiterer wesentlicher Punkt. Also, Dinge, die sowieso wir an der Stelle vorhaben, von einem Großprojekt wie die

S4 bis hin zum Thema Velorouten und Fahrradabstellanlagen, kann man an der Stelle vorziehen und nur in wenigen Fällen wird es tatsächlich nötig sein, wirklich neue Infrastruktur oder gar temporäre Infrastruktur dann auch anzubieten.

Natürlich ist es wichtig, dass die Athleten zu den Wettkämpfen gelangen, und zwar rechtzeitig und so, dass sie dann auch den Endlauf erreichen, dass die Zuschauer zu den Sportstätten kommen und sich da gerne aufhalten. Es ist auch wichtig, dass die Stadt funktioniert weiterhin, nämlich diejenigen, die nichts mit Olympia am Hut haben in diesen 16 Tagen, müssen natürlich auch zu ihren Arbeitsstätten kommen, müssen auch zu ihren Freizeiteinrichtungen kommen. Und natürlich, das ist auch wichtig und das ist hier auch gewährleistet, dass der Hafen und die Wirtschaft weiterhin funktionieren, insbesondere die Logistikwirtschaft, die natürlich auch vor Herausforderungen gestellt wird, aber das ist an der Stelle auch sichergestellt.

Es sind verschiedene Maßnahmen entwickelt worden im Bereich der Einzelverkehrsarten. Die sind jetzt mit bestimmten Farbcodes hinterlegt worden, deswegen diese Folie, die in diese Farbcodenummer zeigt. Das sind die, sozusagen die Farbcodes für die Bewerbungsunterlagen. Also, die Maßnahmen, die ich gleich noch kurz auflisten werde, folgen sozusagen diesen Codes, also Maßnahmen, die unabhängig von Olympia sowieso geplant sind, Maßnahmen, die für Olympia erforderlich sind, aber dauerhaft bleiben, und temporäre Maßnahmen, die nur für Olympia eingerichtet werden wie zum Beispiel Werbeaktionen und dergleichen.

Ganz wichtig – das sagte ich ja bereits schon –, ganz obenan steht, die Verkehrsbelastung so weit zu senken, dass man möglicherweise auf Ausbauten verzichten kann. Die Olympischen Spiele werden anders als die Paralympischen Spiele während der Sommerferien stattfinden. Da haben wir ja per se schon ein Verkehrsaufkommen, was spürbar niedriger ist als sonst. Wir gehen von circa 10 Prozent aus, die das Verkehrsaufkommen niedriger ist. Zusätzlich dazu sind diese 10 Prozent, die jetzt hier auf der rechten Seite genannt sind, die wir versuchen zu erreichen über ein Mobilitätsmanagement, das haben wir uns ein Stück weit in London abgeguckt ... Die Londoner Kolleginnen und Kollegen haben das dort sogenannte Travel-Demand-Management eingerichtet und dann Jahre vor den Spielen schon angefangen, Bevölkerung zu informieren, Urlauber zu informieren, in dem Fall an den Segelstandorten in England, die Logistikwirtschaft zu informieren, dass etwas auf sie zukommt, Maßnahmen zu entwickeln, dass man möglicherweise Verkehr örtlich und zeitlich entzerren kann. Das hat in London ganz prima funktioniert. Das hat sogar so gut funktioniert, dass auch heute noch drei, vier Jahre nach den Spielen auch die Änderung des Verhaltens nach wie vor auch noch wirksam ist. Zumindest haben die Londoner Kolleginnen und Kollegen uns das so erzählt, und deswegen ist das an der Stelle so wichtig, das hier rechtzeitig auch anzugehen.

Im Bereich des Regionalverkehrs ... Ich sagte gerade, die Anreise wird sich nicht auf den HVV-Bereich beschränken, auch nicht auf den Großbereich beschränken, sondern wird natürlich aus der weiteren Region kommen. Wir werden zu den Olympischen Spielen einen Sonderfahrplan gestalten, der darauf verzichtet, dass es eine Unterscheidung zwischen Fern- und Regionalverkehr gibt. Deswegen ist alles sozusagen subsumiert unter dem Thema Regionalverkehr. Wir werden aus dem Bereich im Osten, also Rostock, Schwerin, vor allen Dingen aber aus Berlin, in Summe acht Züge pro Stunde in Richtung Hamburg rauschen lassen, die auch alle irgendwie den Hauptbahnhof erreichen müssen. Das ist eine der wesentlichen Begründungen für die S4, die wir an der Stelle brauchen, nicht aus Berlin, aber um den Hauptbahnhof freizubekommen. Wir haben aus Richtung Süden, aus dem Bereich Lüneburg-Hannover, aber auch aus dem Bereich Südwesten, Bremen-Buchholz, in Summe 19 Züge pro Stunde, die in Richtung Hamburg fahren. Die können nicht alle durchfahren zum

Hauptbahnhof, sondern werden zum Teil in Harburg gebrochen, wo man dann auf die S-Bahn letztlich umsteigen muss, und aus den anderen Bereichen Kiel-Flensburg, aber auch Kopenhagen eben weitere Zugzahlen, die Sie hier aus der Abbildung entnehmen können. Das ist sozusagen Grundgedanke, die Menschen mit den Zügen aus der Region, aus der erweiterten Region hierher fahren zu lassen, und das bedingt natürlich die eine oder andere wichtige Eisenbahnmaßnahme, die dann auch vorzusehen ist.

Im Bereich des lokalen und regionalen ÖPNV wird natürlich auf die erhöhte Nachfrage zu reagieren sein. Es gibt betriebliche Anpassungen im öffentlichen Verkehr. Es gibt vor allen Dingen Maßnahmen zur Verbesserung der Störfallsicherheit, um, wenn es sozusagen Ausfälle gibt, schnell und zügig und aber auch örtlich begrenzt reagieren zu können. Das ist ein ganz großer Teil dessen, was hier vorgeschlagen wird. Einsatz von Shuttlebussen zu P&R-Parkplätzen wird es sicherlich auch geben und natürlich wird man mit zusätzlichem Personal, zusätzlichem Fahrpersonal, aber auch Personal, welches einfach für Auskünfte zur Verfügung steht, auch sozusagen Spitzen abdecken können.

Im Bereich der echten Verkehrsprojekte – ich glaube, die Folie haben Sie das letzte Mal schon gesehen, deswegen möchte ich Sie auch nicht über Gebühr an der Stelle strapazieren – haben wir erst einmal die wesentlichen Verkehrsprojekte, die sowieso kommen müssen. Ich nenne immer wieder die S4. Auch die ist hier genannt worden, aber auch der Ausbau der A7 nördlich des Elbtunnels. Der ist ja in vollem Gange, muss aber einfach nur fertig werden bis dahin. Das wird auch der Fall sein. Der Fernbahnhof Altona-Nord wird 2023 fertiggestellt. Da bin ich mir sehr sicher. Der Haltepunkt Elbbrücken für die U-Bahn und S-Bahn ist in Bau. Zumindest der U-Bahn-Haltepunkt ist in Bau. Und die A26 Ost wird, so alles gut geht, eben bis zu den Olympischen Spielen auch zu großen Teilen dann auch fertig sein. Das sind Projekte, die sind gar nicht olympiabedingt, sondern gewinnen nur eine besondere Bedeutung durch Olympia, weil bestimmte Dinge einfach dann auch fertiggestellt werden müssen.

Diese Projekte, die hier genannt werden, sind tatsächlich Projekte, die sind Olympia zuzuschreiben. Ein zweiter Zugang zum Beispiel bei der U-Bahn Feldstraße, der aus Kapazitätsgründen zwingend erforderlich ist, den brauchen wir sozusagen nur, weil Olympia stattfindet in dem Bereich. Der Umbau im Bereich Sternschanze genau das Gleiche und auch die Fährverbindung zu der OlympiaCity ist natürlich ein Projekt, welches dann nicht kommt, wenn Olympia nicht stattfindet. Das ist ja völlig klar, sodass also in Summe sich einiges tun wird in dem weiteren Innenstadtbereich bis 2024. Sie sehen das an der relativ vollen Folie, die Sie hier sehen.

Die Olympische Familie muss natürlich auch adäquat transportiert werden. Natürlich müssen wir sicherstellen, dass von der Anreise, von dem Flughafen zu den Hotelstandorten, zu dem Olympischen Dorf auf dem Kleinen Grasbrook man auch verlässlich sich dann bewegen kann. Vor allen Dingen aber ganz wichtig ist es, dass man für die Sportler, Betreuer, Schiedsrichter, Dopingkontrolleure, wie auch immer, dass möglichst die, die Letzten vor allen Dingen ganz wichtig, dass sie rechtzeitig an den Sportstätten dann auch sind. Hier kommt uns entgegen, dass die wichtigsten Sportstätten, die ich am Anfang genannt hatte, die drei Cluster eigentlich auf einer Linie liegen von dem Bereich Grasbrook, Messehallen bis hin zum Volksparkstadion, sodass wir eigentlich das Kernnetz für das olympische Routennetz eigentlich sehr kompakt auch halten können und nicht weit ausfasern müssen, sondern wir können uns auf diese hier rot dargestellten Kernlinien beschränken. Dazu gibt es Ausweichrouten für den Fall, dass da etwas passiert. Es wird auch noch Routen zu Trainingsstätten geben, aber das ist sozusagen das Kernnetz, wo wir verlässlich den Sportlern und Betreuern das Hinkommen zu den Sportstätten auch ermöglichen wollen. Das funktioniert dann wirklich gut. Die Geschwindigkeit steht für Sportler nicht so im Vordergrund,

sondern vielmehr die Verlässlichkeit. Man muss sich verlassen können, dass man in einer halben Stunde am Volksparkstadion ist, und das wird man auch erreichen können.

Rad und Fuß ist jetzt weniger wichtig jetzt für die Olympische Familie. Das hoffen wir natürlich auch, dass der eine oder andere sich da einmal aufs Fahrrad setzt, aber das ist jetzt wichtiger eigentlich für die Besucher. Sie sehen hier in Rot dargestellt das längst altbekannte Veloroutennetz, welches bis dahin auch fertiggestellt ist. Und man sieht ganz deutlich, dass eigentlich das Veloroutennetz schon das Grundgerüst eigentlich ist für ein olympisches Radroutennetz. Das wird dann ergänzt durch die hier gelb dargestellten Routen, die sich eben nicht auf dem Veloroutennetz befinden, sodass es hier also zusätzliche Möglichkeiten gibt, mit dem Fahrrad zwischen den Sportstätten dann letztlich auch verkehren zu können. Auch das ist, glaube ich, ganz wichtig, um letztlich diese 7 Prozent Radverkehrsanteil im Zuschauerbereich auch herstellen zu können.

Auch ein olympisches Fußverkehrsnetz wird es geben müssen, soll es geben, um auch meinetwegen vom Bahnhof direkt zu Fuß auf attraktive Art und Weise die Sportstätten auf dem Kleinen Grasbrook zu erreichen. Da muss ich dann bei schönem Wetter, und das wird ja im August stattfinden, dann letztlich mit einer halben Stunde Fußweg dann auch die Sportstätten erreichen. Auch das ist möglich, sodass auch dort sich der hohe Fußgängerverkehrsanteil dann auch darstellt.

Ein Beispiel möchte ich Ihnen nennen oder genau gesagt zwei Beispiele, wie intensiv oder wie detailliert eigentlich schon betrachtet worden ist. Ich möchte jetzt diese jetzt kommenden Folien gar nicht im Einzelnen mit Ihnen durchgehen, sondern Ihnen nur zeigen, was alles untersucht ist. Hier ist beispielhaft einmal dargestellt der Bereich um Messe, CCH, Millerntor-Stadion, wie es sozusagen im Bestandsnetz, in der Bestandssituation aussieht. Sie sehen hier sozusagen die Einbindung des Bereiches in das Straßennetz, in das ÖPNV-Netz. Wir haben jetzt die Darstellung, wie die Fußgänger und Radfahrer dort hinkommen, wo sie ihre Fahrräder abstellen können, wo die Eingänge sind im Bereich der Messehallen in diesem Beispiel und wo auch heute schon die Defizite vorhanden sind. Dort hat das Gutachterteam Maßnahmen entwickelt und in ähnlichen Karten dargestellt – die können Sie für alle Sportstätten in der Langfassung dann auch nachlesen –, was eigentlich dort geplant werden muss oder was an der Stelle, in dem Fall Messe, CCH, was dort umgesetzt werden muss, wo auch auf das olympische Routennetz reagiert werden muss, wo wir zusätzliche Zugänge im Bereich des öffentlichen Verkehrs letztlich auch vorsehen. Das kann man, das muss ich jetzt anhand dieser Folie nicht alles durchgehen, aber das lässt sich nachlesen in dem umfangreichen Werk, was jetzt auch zur Verfügung steht für alle Sportstätten.

Im Bereich Volkspark – das kennen Sie natürlich alles –, auch hier ist natürlich die Einbindung heute so – Sie wissen, wie man das Volksparkstadion erreicht –, auch über den Bereich Stellingen mit dem langen Fußweg sozusagen von der S-Bahn-Station. Auch da wird es sicherlich vereinzelt ...

(Zwischenruf: Gerne etwas lauter.)

Ich bin zu leise?

(Zwischenruf: Ja, wird immer leiser.)

Ach Mensch, ja. Es wird Zeit, dass ich zum Ende komme. Auch da gibt es natürlich heute auch noch Verbesserungsbedarf. Jeder, der nicht nur im Stadion, sondern auch außerhalb, jeder, der dort regelmäßig hinfährt, weiß das an der Stelle, und man sieht dann hier, dass durchaus die eine oder andere Maßnahme auch im Bereich Volksparkstadion dann auch noch geplant ist, um Fahrräder abzustellen, um die Zugänglichkeit zur S-Bahn zu verbessern. Das, was so ein bisschen zebramäßig aussieht, ist dann jetzt hier an dieser Stelle die Alternativroute für das olympische Routennetz. Auch da müssen wir darauf

aufpassen, dass das dann letztlich auch reibungsfrei läuft. Allerdings, wenn die Autobahn dann ausgebaut ist, wird das auch funktionieren.

Ich möchte einmal zusammenfassen. Olympia 2024 ist natürlich eine Chance für das, was wir im Mobilitätsbereich machen. Es wird neue Infrastrukturen geben. Es wird vor allen Dingen Maßnahmen geben, die unseren Schnellbahnbereich, unseren ÖPNV stärken, nachhaltig stärken, muss man an der Stelle sagen. Laufende Projekte oder geplante Projekte lassen sich beschleunigen, natürlich hier wieder Beispiel S4, Verbesserung für Rad- und Fußverkehr habe ich Ihnen gerade genannt. Und dass natürlich so etwas wie die Barrierefreiheit ganz oben steht, muss ich an der Stelle Ihnen auch nicht noch einmal erzählen. Das ist sozusagen auch in der Konstellation Paralympische Spiele natürlich breit angelegt.

Damit möchte ich es einmal bewenden lassen und ich denke, wir werden jetzt gleich auch noch eine angenehme und eine intensive Diskussion führen. Erst einmal herzlichen Dank.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Ja, vielen Dank. Gibt es Fragen? Herr Oetzel, Herr Thering, Frau Sudmann, Herr Jersch. Ja, ich sammle erst einmal. Jetzt fängt Herr Oetzel, glaube ich, erst einmal an.

Abg. Daniel Oetzel: Vielen Dank und vielen Dank noch einmal für die Präsentation. Ich hatte ja das letzte Mal, als wir uns mit dem Mobilitätskonzept befasst hatten, auch schon die Frage gestellt, weil das ja nach meinem Dafürhalten eine der Kernfragen ist, die man zunächst, zuallererst klären muss, um die Herausforderungen korrekt zu beschreiben, die auf Hamburg zukommen, also die Frage nach den Leuten, die nicht nach Hamburg kommen, die sonst nach Hamburg kommen würden. Also, das heißt, ich sag 'mal, um die Herausforderungen zu beschreiben, die unser ÖPNV zu bewältigen hat, brauchen wir ja ungefähr die Zahl von Leuten, die sich zusätzlich in der Stadt aufhalten. Und ich hatte damals schon gefragt, ob die Zahlen, die wir jetzt hier gesehen haben, denn schon bereinigt worden sind um die Leute, die wegen Olympia nicht nach Hamburg kommen, die sonst hier wären, und auch um die Personen, die Hamburg mutmaßlich verlassen werden, weil es ihnen hier zu viel Trubel ist und in der Zeit irgendwie in Urlaub fahren. Also, gibt es da irgendwelche Schätzungen oder Prognosen des Senats, wie viel Leute man da im Grunde wieder abziehen müsste, weil die den ÖPNV mutmaßlich, voraussichtlich in der Zeit nicht nutzen wollen?

Die zweite Frage ist die nach der Grundbelastung. Sie hatten eben ausgeführt, dass die Spiele ja dann während der Sommerferien stattfinden und dass da dann voraussichtlich sowieso eine geringere Grundbelastung stattfindet. Und da würde mich interessieren, inwiefern Sie davon ausgehen, dass die Situation während der Olympischen Spiele vergleichbar ist mit Jahren, in denen keine Olympischen Spiele stattfinden, also ob diese allgemeine Verringerung überhaupt sozusagen anwendbar ist auf die Zeit der Olympischen Spiele. Und dann damit zusammenhängend die Frage, dass Sie dann durch Optimierung dann die Grundbelastung um 10 Prozent senken wollen, gibt es da schon konkretere Ideen, wie man das umsetzen möchte, weil ... Also, für mich klingt das jetzt erst einmal, also, wenn es sozusagen möglich wäre, durch Optimierung des zugrundeliegenden Konzepts unseres ÖPNV in die Grundbelastung um 10 Prozent zu reduzieren, also, das erscheint mir eine Maßnahme zu sein, die sowieso sinnvoll wäre. Also, warum machen wir das jetzt, wenn Olympia kommt, um dann sozusagen 10 Prozent besser zu sein? Warum machen wir das nicht schon morgen, um dann unseren ÖPNV um 10 Prozent nach vorne zu bringen?

Und die letzte Frage ist die nach den Störfällen. Da ist es ja momentan schon so – also, ich bin in Hamburg auch kein Autofahrer, ich bin ja auch mit der S-Bahn unterwegs –, und wenn dann irgendwie ...

(Klopfen)

Ja, vielen Dank, von wo auch immer das gerade kam. Wenn dann aber einmal irgendwo ein Störfall, ein Polizeieinsatz oder so in einem Knotenpunkt ist wie zum Beispiel Bahnhof Altona oder Jungfernstieg, und wenn das dann irgendwie nur eine halbe Stunde Ausfall ist, dann stauen sich noch Stunden hinterher durch die ganze Stadt noch die Leute. Wenn ich mir jetzt vorstelle, dass so etwas einmal während der Olympischen Spiele passiert, während hier sowieso extrem viele Leute sind ... Ja, ich muss ehrlich sagen, also, ich habe eigentlich keine Sorgen, was die Mobilität während der Spiele angeht, aber das ruft bei mir doch einiges Magendrücken hervor sozusagen, weil ich mir doch vorstellen kann, dass das wirklich unglaublich schwer, wenn überhaupt, zu händeln ist. Und da würde mich dann natürlich interessieren, mit welchen Ideen man da momentan spielt, um auf solche besonderen Situationen schnell reagieren zu können. Vielen Dank.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Also, für die erste Runde liegen mir Wortmeldungen von Herrn Thering, Herrn Jersch, Frau Sudmann und Frau Dr. Schaal vor. Für die zweite dann von Herrn Ehlebracht und von Herrn Bill. Ich hoffe, ich habe keinen vergessen? Dann wäre jetzt Herr Thering dran.

Abg. Dennis Thering: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Vielen Dank auch für die Präsentation. Ich glaube, man kann sagen, dass das Mobilitätskonzept gut überlegt ist und dass wir da auf einem guten Weg sind. Das muss man so sagen.

Zwei Punkte habe ich, die mich interessieren würden. Sie haben gesagt, 80 Prozent der Besucher nutzen den HVV. Davon werden viele, die von außerhalb anreisen, am Hauptbahnhof ankommen, wieder abfahren, über den Hauptbahnhof fahren, um die Sportstätten anzusteuern. Wir wissen selber, dass der Hamburger Hauptbahnhof schon längst an seiner Kapazitätsgrenze ist. Da würde uns interessieren, inwieweit geplant ist, dort Umbaumaßnahmen stattfinden zu lassen, die dann am Ende dafür sorgen, dass dort ein besserer Umschlag stattfinden kann und dass wir halt nicht diese Zustände haben, wie wir sie eigentlich fast tagtäglich am Hauptbahnhof haben, weil, gerade wenn so viele zusätzliche Menschen nach Hamburg kommen, müssen da dringend Lösungen her.

Als Zweites würde mich interessieren, Sie haben in Ihrer Pressemitteilung vom 10. November 2015 geschrieben, dass – ich zitiere – „sämtliche Sportstätten innerhalb Hamburgs sind bereits heute gut an das U- und S-Bahn-Netz angebunden“. Ich glaube, das Volksparkstadion – als alter HSV-Fan kann ich sagen – ist alles andere als gut an das U- und S-Bahn-Netz angebunden. Da würde mich noch einmal interessieren, wie Sie zu der Aussage gekommen sind und ob Sie da jetzt ad hoc bis 2024 etwas planen.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Herr Jersch.

Abg. Stephan Jersch: Ja, danke schön. Zwei Sachen, die ich habe, die ich gerne gefragt hätte. Das eine ist der Flugverkehr, die Anreise. Wenn ich das den Folien entsprechend richtig entnommen habe, rechnen Sie mit 67.000 Koffergästen, wie es so schön heißt, und nur auf diese würde sich der Anteil von 26 Prozent An- und Abreise mit dem Flugzeug beziehen. So ist meine Interpretation der Folien, die Sie da vorgelegt haben. An der Stelle würde ich von Ihnen gerne die Bestätigung haben, mit wie vielen Fluggästen wirklich Sie eigentlich rechnen. Da kommt ja noch die Olympische Familie und eventuell der eine oder andere hier Beschäftigte hinzu.

Und das Zweite ist, in einigen der Folien fehlt die Kanuslalomstrecke Billbrook, die ja eigentlich in Billwerder liegt. Haben Sie da auch eine entsprechende Berücksichtigung, weil, auf Seite 8 und auf Seite 12 des Foliensatzes ist diese Sportstätte nicht vorgesehen und verkehrlich auch nicht besonders gut zu erreichen.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Frau Sudmann?

Abg. Heike Sudmann: Ich habe mir das Mobilitätskonzept, die Kurzfassung, angesehen, würde die auch gerne gleich seitenweise durchgehen, muss dazu sagen, die Langfassung konnte ich heute nicht herunterladen. Ich habe es von zwei verschiedenen Rechnern versucht. Sie war einfach nicht zu öffnen. Vielleicht ist am Nachmittag irgendetwas abgestürzt.

(Redaktionelle Anmerkung: Die angesprochene Kurzfassung des Mobilitätskonzepts ist diesem Protokoll als Anlage 2 beigefügt.)

(Zwischenruf: Die haben wir in verschiedene (...))

Ja, ich weiß, ich weiß.

(Zwischenruf: Ging aber nicht.)

Nein, es ging. Am Nachmittag war es überlastet.

Ich möchte eins vorweg sagen: Auf der Pressekonferenz am Dienstag war auffällig, was sich auch hier wiederfindet. Herr Horch hat aufgezählt, wer alles beteiligt war bei dem Mobilitätskonzept, und die Umwelt- und Energiebehörde war nicht beteiligt, obwohl Sie zig Menschen hier, zig Institutionen aufführen. Auf Seite 3 der Kurzfassung wird auch noch einmal genannt, wer alles mitmacht, aber die Umweltbehörde ist nicht dabei. Das würde mich als GRÜNE ja sehr stutzig machen, weil Sie immer Nachhaltigkeit predigen, aber merken, dass Ihre eigene Behörde dabei fehlt.

Bevor ich auf die einzelnen Seiten eingehe, möchte ich einfach aus der Pressemitteilung die zweite Seite nehmen. Da ist beschrieben worden, was wichtiger Bestandteil ist, damit die Olympischen Spiele hier in Hamburg wirklich auch stattfinden können. Sehe ich das richtig, dass all die Sachen, die da beschrieben werden, vor den Olympischen Spielen sowieso geplant sind? Also, S4, da ist Herr Horch auch gefragt worden, die wird unbedingt gebraucht. Laufen die Planungen da schon? Das hat mit Olympia nichts zu tun, außer dass Sie die Hoffnung haben, dass der Bund vielleicht sich eher entscheidet, aber der Bund entscheidet sich ja nur, wenn die Nutzen-Kosten-Berechnung stimmt. Also, S4 läuft, S21-Planung läuft, S32 läuft, wobei, S32, haben Sie ja in der Pressemitteilung geschrieben, zur Hauptverkehrszeit zwischen Elbgaustraße und Hamburg-Harburg. Ansonsten läuft sie ja eben nicht so weit. Aber vor allen Dingen, was eben auch Herr Thering fragte zum Thema Hauptbahnhof, da habe ich es bisher so verstanden, dass Sie sagen, wir müssen jetzt, jetzt, jetzt ganz dringend etwas machen. Wir warten nicht auf Olympia, deswegen ja auch die S4-Planung, um am Hauptbahnhof Entlastung zu bekommen. Das ist meine erste allgemeine Frage. Ist das, so ich es wirklich richtig verstanden habe, all diese Maßnahme laufen und auch die Straßenbaumaßnahmen mit Ausnahme der Südanbindung – dazu komme ich später noch einmal –, alle Straßenbaumaßnahmen, die Sie beschrieben haben, sind auch schon lange in der Planung und haben mit Olympia letztendlich nicht ausschlaggebend etwas zu tun, sondern wären, wie sagen Sie, „nice to have“ für Olympia?

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Frau Dr. Schaal.

Abg. Dr. Monika Schaal: Ja, vielen Dank. Ich habe zwei Fragen, und zwar einmal zum Busverkehr. Es heißt ja bisher, dass die Busse, also dass ab 2020 emissionsfreie Busse sukzessiv angeschafft werden. Kann es sein, dass durch die Olympia-Bewerbung und ab dem Zeitpunkt, wo man weiß, dass die Bewerbung erfolgreich gewesen ist, dann auch schon früher emissionsfreie Busse eingekauft werden oder ausgeschrieben werden, und kann es sein, dass wir dann in der Stadt 2024 möglicherweise nur emissionsfreie Busse haben oder auch sehr stark emissionsgeminderte Busse? Das ist das eine.

Das andere ist das Thema, was in der Stadt diskutiert wird. Das habe ich also hier nicht wiedergefunden. Ich wollte gerne wissen, ob zum Thema Elektrofähren Überlegungen in der Behörde sind, dass man also langfristig, und Olympia ist ja eigentlich ein langfristiger Zeitraum, 2024, das durchaus schon darstellen kann, dass man im Hafen Elektrofähren fahren lässt statt der bisherigen Dieselfähren. Vielen Dank.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Ja, ich würde jetzt den Senat bitten, die ersten fünf Fragen zu beantworten.

Staatsrat Andreas Rieckhof: So, ich muss noch einmal eben ... Herr Oetzel war gestartet. Das Thema, das er ja zum Schluss ansprach, London und Hamburg und wie sind so die Erfahrungen, mir ist eine Sache wichtig. Das haben wir auch in den Diskussionen mit den Verkehrsplanern aus London erfahren. Insofern keine Entwarnung hier, natürlich nicht. Man muss immer auf alles vorbereitet sein oder sollte auf alles vorbereitet sein, aber der Straßenraum oder der öffentliche Verkehrsraum und die Herausforderungen, die damit verbunden sind, sind in Hamburg im Vergleich zu London, nur im Vergleich, nicht ganz so groß. Hamburg hat, was den Straßenraum angeht, nicht die beengten Verhältnisse. Wir haben natürlich auch solche Bereiche in der Stadt, aber nicht die insbesondere für die olympischen Routen und die Olympic Lanes, hat aber große Herausforderungen, aber eben nicht ganz so starke, wie es in London gewesen ist. Insofern gehen wir davon aus, dass wir – und das haben uns die Londoner auch bestätigt beziehungsweise diejenigen, die London beraten haben –, hier in der Lage sein werden, und da sind wir auch sicher, das tatsächlich auch abzuwickeln.

Was die Leute, die nicht nach Hamburg kommen werden, weil sie sagen, wir wollen immer schon einmal in Hamburg einen Urlaub machen, aber vielleicht nicht gerade die Olympischen Spiele uns anschauen, die gibt es auch. Die hat es auch in London gegeben. Und was die Frage der Grundbelastung angeht, ich habe nicht die genauen Zahlen, aber wir können etwas zur Systematik sagen. Das wird Herr Brodehl dann gleich machen, wie das in die Rechnung eingegangen ist. Nun sind Prognosen immer Prognosen, aber eine Sache ist sicher, dass die Zahlen des normalen Tourismus im Olympia-Jahr sich nicht wesentlich verändert haben. Es sind viele dazugekommen, aber man weiß eben auch, dass viele nicht gekommen sind, die sonst gekommen wären, einfach weil sie ihren Urlaub verschoben haben. Danach geht es dann natürlich wieder hoch.

Was die Frage angeht, wie schafft man es denn, 10 Prozent weniger zu machen, kann man nicht einfach damit früher starten, was auf Seite 14 unserer Präsentation ja, glaube ich, sehr deutlich wird, dass das Thema „Betriebliche Anpassung“, aber vor allem das Thema Verkehrsmobilitätsmanagement eigentlich am Anfang aller Überlegungen steht. Bei der Berichterstattung über das, was in der Presse vorgestellt worden ist, war interessanterweise dann wieder, wie das dann immer so ist, man spricht halt nur über die Infrastrukturen. Über Mobilitätsmanagement und Verkehrsmanagement, was übrigens zwei verschiedene Sachen sind, spricht man relativ wenig. Für mich und für unser Olympiateam, für unsere Olympiamannschaft ist das Thema Verkehrsmobilitätsmanagement ganz vorn, und es wird ein Teil der Infrastrukturbedarfe, die man rechnerisch errechnen könnte, überflüssig machen. Und das ist ja auch, um es einmal klar zu sagen, nachhaltig, dass man nicht eine Infrastruktur schafft, die für zwei Wochen Olympia, für zwei Wochen Paralympics schon weniger, aber für zwei Wochen Olympia nur gebaut wird. Das mag ja in dem einen oder anderen Winterolympia-Ort dann auch einmal passiert sein. Wir wollen gerade so nicht arbeiten, sondern wir wollen mit vielen betrieblichen Maßnahmen versuchen, das, was wir tatsächlich nachhaltig infrastrukturell brauchen, eben dann auch auf einem bestimmten Niveau zu halten.

Herr Thering, danke für das Lob. Natürlich ist das Thema Hauptbahnhof ein ganz zentrales, übrigens genauso wie das Thema S4. Gerade jetzt in diesem Moment findet auch ein Gespräch mit der Deutschen Bahn AG über Fragen, die nicht nur Olympia betreffen, aber die den Hauptbahnhof und die S4 und große Projekte betreffen, statt, und wir sind uns absolut bewusst, dass dieses Thema ganz zentral ist, nicht nur für die Spiele, sondern überhaupt für die Leistungsfähigkeit des ÖPNV und des SPNV bei uns in der Innenstadt. Insofern, unabhängig davon, wie das Referendum ausgeht, unabhängig davon, was in Lima passiert und im Vorwege, sind das zwei absolute Topthemen. Es ist ein bisschen früh zu sagen, was wir konkret dann machen werden, weil da einige Dinge noch geklärt werden müssen, aber dass wir insbesondere im Bereich des Südsteigs und der Gleise, deswegen ja auch die S4, die in den Bahnhof führt, natürlich erheblichen Erweiterungs- und nicht nur Anpassungsbedarf haben, ist ja sonnenklar und das ist eins der ganz, ganz zentralen Projekte, die wir da verfolgen werden. Insofern, ungefähr 80 oder 79 Prozent, die mit dem ÖPNV unterwegs sein werden – ich glaube, wir haben irgendwie 70, 80 Prozent, ich weiß es gar nicht, Mehrbelastung mindestens in den U-Bahnen und anderen Bereichen –, das ist eine Riesenherausforderung, aber es ist eben auch jetzt eine Herausforderung. Das wissen wir natürlich.

Das Volksparkstadion und die Wege sind so lang. Eine Sache darf man ... Also, man muss natürlich auch sehen, dass der Besucherzulauf für eine ja auch gut abzusichernde Veranstaltung – es sind die ersten Olympischen Spiele in Deutschland seit dem Massaker von München 1972 –, dass der Zulauf auf Olympiastrecken natürlich nicht behandelt werden kann wie der Besuch, was weiß ich, des Grünspans auf St. Pauli. Das heißt, wir brauchen auch andere Zulaufstrecken. Es muss hier Eingangskontrollen geben, Sicherheitskontrollen geben. Insofern wird es längere Wege geben, als man sie normalerweise zu Sportstätten benötigt. Und das ist auch richtig so und das ist auch wichtig so. Insofern sollte man sozusagen von diesem Fall ausgehen. Vor allem müssen wir natürlich auch große Besucherströme zu diesen Sportstätten entzerren. Wir haben drei große Zentren – das ist ja gesagt worden – und da ist die Besucherlenkung und auch das Tempo der Besucherströme eine große Herausforderung. Und es macht überhaupt keinen Sinn beim Olympiastadion, wenn da 80.000 oder 100.000 Leute sind, dass sie alle zur gleichen Zeit vor dem Ding stehen und sich dann da gegenseitig auf die Füße treten. Das ist unter Sicherheitsgesichtspunkten überhaupt nicht zu verantworten. Insofern müssen wir das sehr gestaffelt und sehr geregelt machen. Und das wird faktisch ... Das ist in London ja auch so gewesen, dass, ich will nicht sagen, da hat es Unterhalter gegeben zwischendurch, aber da hat es auch da ein sehr ausgeklügeltes Management gegeben, das den Leuten, ich sag 'mal, das subjektive Gefühl gegeben hat, dass die Wege eben nicht ganz so lang sind, wie sie teilweise tatsächlich waren. Das ist auch eine wichtige Geschichte und das Mobilitätsmanagement soll eben auch bedeuten, dass nicht jeder bereit ist – ich weiß nicht, ob Sie sich an die letzte Präsentation erinnern, wo dann Leute irgendwie da in Trainingsklamotten oder Sportklamotten am Bahnhof waren –, dass es natürlich auch gerade bei Olympischen Spielen vielleicht einmal gesund ist, einen etwas längeren Weg auch zu Fuß zuzulegen. Das kann und will nicht jeder machen, aber viele machen es dann vielleicht doch. Auch das gehört zum Mobilitätsmanagement.

Thema Flugverkehr wird gleich etwas zu gesagt werden. Zum Thema Kanustrecke Billbrook würde ich den Sportstaatsrat bitten, etwas zu sagen. Was die Äußerung von Herrn Horch angeht, auch die BUE ist bei der Erarbeitung des Konzeptes beteiligt worden, aber die ganzen technischen Dinge, die jetzt den Verkehr betreffen, sind also jetzt nicht allererste BUE-Thematik, sondern die BUE, die auch ad personam vertreten gewesen ist, hatte ihre Beiträge geliefert. Aber wir haben hier sozusagen den engeren Bereich der verkehrsplanerischen und verkehrsorganisatorischen Aufgaben zu bewältigen gehabt.

Was die Projekte S4, S21, S32 angeht, da ist nicht Olympia "nice to have", denn gerade das nicht. Die S4, ja, natürlich arbeiten wir dran, also ich meine, wir beide wissen das ja nun wirklich.

(Zwischenruf)

Ja, gut, also ... ha, ha. Also sowohl die S4 als auch die S21 werden uns auf der nächsten gemeinsamen Kabinettsitzung mit Schleswig-Holstein ein wieder weiteres Mal beschäftigen und es sind absolute Topprojekte. Auch die S32 wird kommen. Wann sie in welcher Zeit wie lange und zu welchem Zeitpunkt wohin führt, das muss man ein bisschen sagen, aber sie kommt natürlich am Ende, das ist doch auch sonnenklar. Und dass wir am Hauptbahnhof arbeiten, habe ich gesagt. Insofern, nicht "nice to have". Bei der S4 ist das sogar anders. Wir sind davon überzeugt und das ist auch ein wesentliches Argument für die Verhandlungen mit dem Bund, dass eine funktionsbereite S4 vielleicht nicht in ihrer ganzen Dimension, aber jedenfalls in dem Sinne, dass sie zwei Gleise auf dem Hauptbahnhof frei macht für die bisherigen Regionalbahnzüge, jedenfalls unabdingbar ist. Auch das ist ein wesentliches Argument. Ich würde aber nicht so weit gehen zu sagen, wir brauchen die S4, also wir brauchen sie für Olympia, aber wir brauchen sie natürlich auch sonst. In diese Falle, denke ich, dürfen wir auch nicht gemeinsam dann politisch hineinlaufen.

Emissionsfreie Busse, Monika Schaal, das ist ein Thema, die Hochbahn und auch die VHH, die ja leicht vergessen wird in diesem Zusammenhang, sind sehr intensiv, auch hySOLUTIONS, in Gesprächen mit den industriellen Anbietern. Wir haben ja nicht umsonst die Linie 109 und wir haben mit dem Rampini in Blankenese und demnächst auf der Linie 3 hoffentlich dann auch ab Mitte nächsten Jahres oder Herbst nächsten Jahres erste Fahrzeuge, die testweise unterwegs sind für die VHH. Da muss man aber sagen, das hängt von der Leistungsfähigkeit der Industrie ab und es wäre, glaube ich, fahrlässig, jetzt davon auszugehen, dass wir sozusagen das, was die Industrie wirtschaftlich sinnvoll und mit einer vernünftigen betrieblichen Stetigkeit liefern muss, und auch betrieblichen Stetigkeit liefern muss, vor 2020 in großem Maße bekommen werden. Wir werden die Bestellungen für emissionsfreie ... wir haben ja jetzt schon, seit vielen Jahren, emissionsfreie Fahrzeuge, aber die alle eben in gewisser Weise immer noch Versuchsfahrzeuge sind. Und im Jahr 2019 werden wir die erste große Welle von Bestellungen auslösen müssen, sowohl bei Hochbahn als auch bei VHH. Das heißt aber, dass wir mindestens 2018 wissen, dass die Kleinserien, die, also das sind ja dann auch immer ein Dutzend Busse, dass die kleinen Serien dann auch funktionieren. Wir werden es uns nicht leisten können, einfach einmal so hundert oder zweihundert Busse zu bestellen und dann gucken, ob die funktionieren. Das ist ein bisschen illusorisch. Wir hätten uns gewünscht, dass die Industrie da noch ein bisschen schneller drangegangen wäre. Insofern sind wir ja im Gespräch als größter Besteller für Busse überhaupt bundesweit mit unseren beiden Unternehmen, aber man wird die Industrie in dieser Frage auch leider ... also man wird sie nicht überfordern können.

Ja, und Elektrofähren, auch da gilt übrigens das Thema Nachhaltigkeit. Wir haben so gefühlt, weiß ich gar nicht, 30 Fähren allein bei der HADAG, so ungefähr, und wir werden die nicht alle in den nächsten Jahren verschrotten können. Viele sind ja noch gar nicht so alt, insofern müssen die natürlich auch fahren. Wir versuchen, da rauszuholen, was umweltmäßig möglich ist, und wenn wir dann im gewissen Sinne noch Ergänzungen haben können, dann ja, aber auch da gehört es für mich zur Nachhaltigkeit, dass man das, was man hat auch an Kapital, nicht einfach einmal fröhlich vernichtet. Auch das ist für mich eine finanzielle Nachhaltigkeit.

Ja, ich würde dann Herrn Brodehl bitten, zu erweitern.

Leiter der Arbeitsgruppe Transport für Olympia Raimund Brodehl: Ja, das meiste ist, glaube ich, schon beantwortet worden. Ich gehe noch einmal von oben durch. Das Thema, welche Grundbelastung spielt eigentlich in der Ferienzeit eine Rolle, das hatten Sie, Herr Oetzel, gefragt. In der Tat haben wir jetzt oder der Gutachter hat anfangs versucht abzuschätzen sozusagen, ist denn noch mehr drin an Reduktion gegenüber dem normalen Ferienaufkommen, und haben dann schnell festgestellt, dass es mit sehr, sehr großen Unsicherheiten behaftet ist. Und haben dann sozusagen, um auf der sicheren Seite zu liegen, wirklich das normale Ferienaufkommen erst einmal angenommen, das normale, heute bekannte Ferienaufkommen mit einer Reduktion von circa 10 Prozent oder 15 Prozent weniger, als es in der Schulzeit ist.

In der Tat, die Erfahrungen aus London sind so, dass durchaus noch eine größere Reduktion drin ist. Das lag in London aber auch, so haben uns die Kollegen erläutert, einfach auch an der Systematik, dass man plötzlich am dritten Tag die erste Goldmedaille gewonnen hat, das Wetter wurde schön und plötzlich saßen sie alle in Pubs und haben die weiteren Olympischen Spiele geguckt. Schwupps war nichts mehr los auf den Straßen und in den Fahrzeugen. Das hier so zu planen, das fällt uns im Moment ein bisschen schwer, deswegen sind wir lieber auf der sicheren Seite und sagen, das ist das normale Ferienaufkommen ergänzt um das, was durch die Olympischen Spiele passiert.

Die zentrale Frage von Ihnen, Herr Oetzel, wenn ich das richtig verstanden habe, war diejenige nach dem Mobilitätsmanagement und nach den prognostizierten 10 Prozent, die in der Spitze zu verlagern wären. Wie gesagt, das sind Erfahrungen, die wir auch mit den Londoner Kolleginnen und Kollegen besprochen haben. Da wurde über ein mehrjähriges Programm versucht, an die wichtigsten, an die Bevölkerung heranzukommen, der Bevölkerung zu sensibilisieren, da passiert etwas, also stellt euch auf eine andere Route ein, auf ein anderes Ziel ein, macht die Fahrt gar nicht, macht sie später, sozusagen eine Zielgruppe. Die nächste Zielgruppe ist diejenige gewesen der großen Arbeitgeber als Multiplikatoren. Man ist in die Betriebe gegangen, hat die Betriebe informiert, sie gebeten, möglicherweise über die Spiele in den Sommerferien zuzumachen, Betriebsferien zu machen, was meistens nicht geklappt hat. Aber alles Aufwände, wo man tatsächlich auf Menschen, auf Institutionen zugegangen ist, um in dieser Zeit ein anderes Verkehrsverhalten zu haben, bis hin zu der Tatsache, dass man ein oder gar zwei Jahre vorher in die Urlaubsregionen gegangen ist, wie gesagt, die Segelstandorte, hier zum Beispiel also analog in Kiel, um die Urlauber, die zu dem Zeitpunkt da sind, zu sensibilisieren, passt auf, Leute, im nächsten Jahr findet etwas anderes statt. Also mit massiv Einsatz von Technik, aber vor allen Dingen von Menschen auf diese Institutionen zugegangen. Das haben wir hier auch vor. Das ist ein Aufwand, der es lohnt sozusagen, für die Olympischen Spiele dann letztlich auch zu machen. Das ist auch die Beantwortung für die Frage, die Sie gestellt haben, warum macht man es nicht heute einfach schon so, den Aufwand müssten wir natürlich auch heute treiben, um massiv in die Verkehrsmittelwahl und in die Zielwahl einzusteigen. Und den Aufwand wollen wir im Moment da halt nicht treiben.

Zum Thema Störfall, das ist in der Tat ein ganz spezielles und wichtiges Thema. Uns darf das während der Olympischen, aber auch der Paralympischen Spiele nicht passieren, dass irgendwie das S-Bahn-Netz, das U-Bahn-Netz durch irgendeinen Störfall für eine halbe Stunde oder noch länger lahmgelegt ist. Ich denke, da wird Herr Hüttel von der S-Bahn gleich noch ein bisschen etwas dazu erzählen können und vor allen Dingen auch Herr Ernst von der Hochbahn was zu sagen. Das ist einer der ganz wichtigen Punkte, die wir in dem Maßnahmenkatalog hier vereinbart haben. Das können wir gleich noch einmal ein bisschen vertiefend machen. Ich würde jetzt ganz gerne erst einmal die anderen Fragen beantworten und dann auch gucken, dass ich nichts vergessen habe.

Thema Flugverkehr, Anreise, Herr Jersch, Sie hatten das gefragt. In der Tat, die 26 Prozent, die ich genannt habe, beziehen sich auf die 67.000 pro Tag, die hier ankommen. Diese Schlussfolgerung war richtig. Aber die olympische Familie kommt natürlich zusätzlich, zu einer anderen Zeit. Die kommt natürlich vorher schon hierher. Athleten reisen schon ab, wenn sie hier den Wettkampf zu Ende haben, also die sind sozusagen in dieser Durchschnittszahl nicht mit drin, sondern die kommen zusätzlich. In der Spitzenstunde sind es bis zu zweieinhalbtausend Fluggäste pro Tag in Hamburg mehr. Dass der Abreisetag natürlich einen besonderen Peak darstellt, der mit dieser Zahl nicht zu vergleichen ist, glaube ich, das ist uns auch allen klar, aber in der Spitzenstunde sind es zweieinhalbtausend Fluggäste in Hamburg mehr. Insgesamt sind es über diese zweieinhalb Wochen, über diese knapp über zwei Wochen, 250.000 Fluggäste mehr, die hier in Hamburg ankommen. Also das, um diese Zahlen ein Stück weit sozusagen in ein richtiges Licht zu rücken.

Dann haben wir noch die Elektrofähren, da wollte Herr Wiucha vom HVV noch ein bisschen etwas erzählen. Ich glaube, dann bin ich mit den Fragen, die ich mir notiert habe, gleich durch.

Staatsrat Andreas Rieckhof: Dann würde ich Herrn Hüttel und Herrn Wiucha das Wort geben. Und Herrn Ernst.

Leiter Angebotsplanung Unternehmensentwicklung S-Bahn Hamburg GmbH Michael Hüttel: Ja, vielen Dank, Herr Staatsrat. In der Tat enthält das Paket der Maßnahmen, die von der S-Bahn hier für diese Olympiade mit vorgeschlagen worden sind, einen erheblichen Anteil an Stabilitätsmaßnahmen, um das Netz eben gegen diese historisch bedingte Schwachstelle „offene Stromschiene“, die oft ja einmal dazu führt, dass die Züge stehenbleiben müssen, weil Menschen in den Gleisen sind oder auch Tiere, eben dagegen abzusichern. Wir haben 2010 eine Simulation des S-Bahn-Netzes durchführen lassen, in dem bereits acht Linien verkehren, verkehrten sozusagen, virtuell, unter anderem eben diese Linie S4 nach Ahrensburg beziehungsweise Bad Oldesloe sowie eine Linie S32, damals zwischen Harburg und Altona. Daraus entstand dann ein Maßnahmenkatalog, auch an Maßnahmen, die vor zusätzlichen Störfällen schützen sollen beziehungsweise die Störfälle vermeiden sollen. Und diese sind alle mit in diese Olympiamaßnahmen eingeflossen.

Ich möchte exemplarisch zwei Dinge nennen. Das eine ist ein Grund, dass das Netz relativ schnell still steht, ist, dass ein Mensch im Bereich Hauptbahnhof in den Gleisen ist. Hier sollen die Stromschienen beziehungsweise das Stromsystem so umgebaut werden, dass herangefahren werden kann im Störfall bis auf die letzte Station an den Hauptbahnhof heran. Das heißt, S-Bahn-Züge würden in dem Falle bis nach Berliner Tor fahren können aus Richtung Bergedorf, aus Richtung Hasselbrook und aus Richtung Harburg, dann bis Hammerbrook, und aus Richtung Westen bis Stadthausbrücke und Dammtor. Das ist eine der wesentlichen Maßnahmen, die hier auch eine Nachhaltigkeit hat, weil sie natürlich auch hinterher nach den Olympischen Spielen weiterhin zum Wohle sozusagen unserer Kunden da ist. Und die zweite ist, dass wir planen, auf 72 Kilometer oberirdischer Strecken das Netz der S-Bahn einzuzäunen, um auch zu vermeiden, dass außerhalb des City-Bereiches Menschen in die Gleise rennen können, und hier weitestgehend die Störungen aus der Richtung auszuschießen.

Bereichsleiter Unternehmenssteuerung und Systemsteuerung Hamburg Hochbahn (HHA) Andreas Ernst: Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, grundsätzlich ist auch heute schon jede Störung im System ärgerlich. Und wir versuchen das auch heute schon natürlich zu minimieren. Es muss also darum gehen, möglichst kurze Reaktionszeiten nur zu haben. Was wir natürlich erst recht mit dem Blick auf Olympia vorhaben, ist, die Störungswahrscheinlichkeit im Vorfeld schon zu reduzieren. Das heißt, das kann man technisch ver-

suchen, indem man dann durch die zusätzlichen Einbauten von Weichen, als Beispiel genannt, die Züge schneller wieder auf den notwendigen Strecken fahren lassen kann. Man verkürzt die Abstände, die betroffen sind. Das hat auch der Kollege von der S-Bahn eben auch schon ausgeführt. Wir brauchen also Maßnahmen zur Stabilisierung des Betriebs und zur Steigerung der Flexibilisierung. Das ist aber gar kein Problem. Es geht auch darum, dass wir Fahrgastlenkung verstärkt betreiben. Das kann durch technische Maßnahmen geschehen, das kann aber auch durch einen verstärkten Personaleinsatz sein, und Sie können sich vorstellen, wir werden für Olympia auch im Netz unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stationieren, sodass viel schneller auch eingegriffen werden kann. Es geht ja auch nicht nur darum, dass ein Zug womöglich einmal betroffen ist, sondern eine Rolltreppe, ein Aufzug, auch schnell wieder in Betrieb gesetzt werden kann.

Wir haben, und das ist auch ein ganz wichtiger Punkt, eine bewährte Zusammenarbeit unterhalb der Verkehrsunternehmen. Das heißt, wir können auch Fahrgäste lenken, wir können umlenken. Wenn man mit der U-Bahn zum Beispiel nicht weiterkommt, aber die S-Bahn bietet sich an, dann ist das natürlich auch heute schon eine bewährte Zusammenarbeit, hier dann den Menschen diese Information zu geben. Und wir haben natürlich zusätzlich den Schienenersatzverkehr mit Bussen. Wir werden also im Störfallmanagement eine Anzahl an Fahrzeugen vorhalten, die dann im Falle einer Störung den U-Bahn- oder auch S-Bahn-Verkehr für eine Zeit lang ersetzen können. Am Ende des Tages wird es aber auch ganz, ganz viel darum gehen, den Fahrgästen im Vorfeld die Information zu geben, wie sie ihr Ziel erreichen können, wie sie alternativ ihr Ziel erreichen können, dass es Echtzeitinformationen sind. Das bedeutet also, wir sind immerhin 2024 in einer Welt, wo das Smartphone, womöglich schon durch eine neue Technik abgelöst ist, das wird also selbstverständlich sein zu der Zeit.

Bereichsleiter Busverkehr und -angebot Hamburger Verkehrsverbund (HVV) Joachim Wiucha: Ja, stellvertretend für die HADAG möchte ich ganz schnell eine kleine Einschätzung noch einmal geben zu den Besonderheiten, die die Elbe so als Revier auch darstellt. Elektrisch angetriebene Schiffe gibt es überwiegend im Ausflugsverkehr auf Binnengewässern, Königssee ist da sehr bekannt auch dafür mit einer reinen Elektrobootflotte. Wenn man sich die Elbe anguckt, insbesondere mit den hohen Strömungsgeschwindigkeiten, mit dem Wind, der auch auf die Schiffe wirkt, müsste man mit einer deutlich höheren Antriebsleistung dort unterwegs sein auch, als es in Binnengewässern möglich ist. Was wiederum dazu führt, dass man sehr große Batterien auch an Bord noch mitführen müsste, was die Schiffe unnötig schwer macht und was insgesamt den Aufwand sehr, sehr stark erhöht.

Die HADAG setzt eigentlich eher auf ein modulares Konzept, möchte in den kommenden Generationen Schiffe dann einsetzen, wo man die Antriebstechnik bei Bedarf dann auch austauschen kann, auf neue Technologien umsteigen kann dann noch einmal mit dazu. Aber rein elektrisch angetriebene Schiffe auf der Elbe bieten sich in diesem Revier nicht an.

Staatsrat Christoph Holstein: Herr Vorsitzender, Herr Jersch, Sie hatten, glaube ich, gefragt nach der Anbindung der Kanuslalomanlage, die in der Übersicht hier nicht aufgeführt ist. Das kann sein, dass wir uns bezüglich der Anbindung der Kanuslalomanlage zu einem gesonderten Termin noch einmal versammeln, weil das ein ganz anderes Thema werden könnte. Und ohne da den Entscheidungen derjenigen, die das zu entscheiden haben, vorzugreifen, es kann sein, dass wir die Kanuslalomanlage nicht in Hamburg haben werden. Hintergrund, kurz erzählt, es ist ja eine Sache, die die Interessierten auch verfolgt haben. Es wabert ja schon eine Weile rum, dass wir ausgegangen sind bei der Sportstättenplanung von den Grundsätzen, dass wir erstens auf so viel wie möglich zurückgreifen wollen, was an Struktur schon da ist, dass wir zweitens so wenig wie möglich neu bauen wollen und dass wir drittens bei allem, was wir neu bauen, von vornherein im Kopf haben müssen, was wir

hinterher machen. Sprich, für alles, was wir neu bauen, brauchen wir sofort eine Nachnutzungsperspektive.

Das hat dann dazu geführt, dass wir in dem Moment, in dem wir gesagt haben, wir brauchen ein Olympiastadion, weil, wir haben keins, nicht zuerst uns Gedanken gemacht haben, wie das denn aussehen kann oder wo es hin soll, sondern dass einer der wichtigen Gedanken zuallererst gewesen ist, was machen wir hinterher damit, was haben wir für eine Option jenseits der Frage, lassen wir es genauso stehen oder bauen wir es genauso ab. Bei der Kanuslalomanlage haben die Beratungen, die wir von Experten bekommen haben, ergeben, dass eine solche Anlage, die wir momentan nicht haben, konservativ geschätzt wahrscheinlich als Neubau mindestens 50 Millionen Euro kosten würde. Zweite Frage, den Grundsätzen entsprechend, war, wenn wir so etwas neu bauen müssen, was machen wir hinterher damit. Und da wurde es etwas schwierig, weil, die Optionen für eine Nachnutzung sind gewesen, entweder eine Trainingsanlage für Wildwasserkanu und ansonsten wären wir relativ schnell bei dem Punkt gewesen, Entertainment, sprich, dass wir, ich sage einmal, Lkw-Schläuche aufblasen und uns da bei der Betriebsfeier die Strömung runterspülen lassen. Das ist nicht für besonders sinnvoll erachtet worden und dementsprechend geht jetzt relativ viel in die Richtung, dass wir die bestehende Kanuslalomanlage in Markkleeberg bei Leipzig nutzen werden, die besteht und die den Ansprüchen auch genügt, sogar mehr als das. Und wir hätten, wenn es so kommen würde, eine Analogie zu den Spielen von 1972, wo wir in München das Zentrum der Sommerspiele hatten und wo wir in Augsburg die Wildwasseranlage haben.

Es würde auch im weitesten Sinne zu dem passen, was wir gesagt haben bezüglich Vielseitigkeitsreiten. Lohmühlen beispielsweise oder Segelwettbewerbe Kiel, dass wir da, wo wir gute Ausgangsvoraussetzungen haben, nicht auf Krampf sagen, wir bauen es aber trotzdem neu, damit wir es hier selbst bei uns haben. Das ist aber eine Entscheidung, die in letzter Instanz, in Anführungsstrichen, noch zu treffen ist. Und wenn die getroffen ist, werden wir dann das Thema verkehrliche Anbindung haben.

(Abg. Stephan Jersch: Die Unterlagen, könnten Sie die auch einmal angleichen, dass es entweder in allen drin oder in allen raus ist? Das ist sehr unterschiedlich.)

Ich könnte jetzt sagen, das ist noch nicht entschieden, ich könnte auch sagen, wann ...

(Abg. Heike Sudmann: Hälfte, Hälfte.)

Bei mir ist ... Ja, das ist ein guter Hinweis, ja.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Ja, vielen Dank. Die nächste Runde gestaltet dann der Vorsitzende des Verkehrsausschusses, Herr Ole Thorben Buschhüter.

Vorsitzender des Verkehrsausschusses: Ja, dann ist Herr Ehlebracht dran.

Abg. Detlef Ehlebracht: Ja, vielen Dank. Auch von unserer Seite noch einmal vielen Dank für die Vorträge bis zu diesem Zeitpunkt. Drei Fragen. Das eine ist, 70.000 Freiwillige, diese 70.000 Freiwilligen sind Freiwillige oder bezahlte Freiwillige. Sie werden da sicherlich sich auch mit den Kollegen in London unterhalten haben. Es wird schwer, 70.000 Freiwillige zusammenzubekommen. Sie sagten, wir haben Sommerzeit, Urlaubszeit. Auf der einen Seite mag das ja gut sein für den Verkehr, der sich dann reduziert, auf der anderen Seite in so einer Situation dann weniger hilfreich. Ist eine Frage aus dem Bauch, also einfach der Interesse halber.

Das Zweite, Kernroute. Ich bin jetzt kein Stadtplaner, aber wenn ich mir die Kernroute oder die Kernrouten anschau und sehe, dass eine Kernroute sich da einmal gabelt östlich der Alster und dann an der Alster langgeführt wird, der andere Teil verläuft Richtung Elbbrücken

weiter. Dann trifft die an der Alster geführte Kernroute auf die Kernroute, die vom Westen her kommt, das heißt, da werden dann wieder Besucherströme zusammengeführt, die dann Richtung neuer Übergang über HafenCity geht. Könnte ein Teil des Stromes aber auch sich für die Elbbrücke entscheiden, umgekehrt könnte es sein, dass ein Teil des Stromes, der vom Osten her kommt, sich entscheidet, dann doch über die HafenCity zu gehen. Worauf ich hinauswill, ist, also, die Kernroute an der Alster vorbeigeführt, jeder, der die Strecke dort kennt und zur Rushhour weiß, wie das dort aussieht, kriegt Bauchschmerzen.

Das Zweite ist, Zusammenführung von großen Besucherströmen. Das ist jetzt ein Vergleich, der hinkt. Wir haben dort keine Unterführung, aber wir hatten leider einmal eine kleine, nein, eine große Katastrophe in Duisburg, wo eben Besucherströme zusammengeführt worden sind mit furchtbaren Folgen. Das sehe ich sehr problematisch, dieses Zusammenführen von Besucherströmen und dann wieder sich nicht kontrolliert Trennen, vielleicht. Mir ist klar, dass die Kanäle nicht zigfach sein können, diese Sicherheitsaspekte hatten Sie angeführt. Ich weiß aber nicht, ob das wirklich jetzt der Weisheit letzter Schluss ist. Das ist im Grunde genommen meine Frage, ob es da vielleicht noch Alternativen gibt. Und sind auch letztendlich Bauchschmerzen, die ich dort noch habe.

Und die dritte Frage bezieht sich auf den Flughafen Finkenwerder. Herr Tjarks hat gestern eine sehr amüsante und witzige Sache gesagt, er hat gesagt, das Leben, das nicht gelebt wurde, ist das CO₂-neutralste, sinngemäß wiedergegeben. Und in diesem Sinne, wir wissen, dass, wenn Olympia kommt, dann wird es Belastungen geben. Wenn es diese Belastungen gibt, wollen wir sie ja alle auf ein Minimum reduzieren. Jetzt haben wir mit Finkenwerder dort einen leistungsstarken Flughafen und sehe aber, dass der jetzt hier nicht in der Planung ist, sehe aber Flughäfen wie Nordholt, Neumünster, Rothenburg, Stade, Ganderkesee, schon ziemlich weit weg, wo ich mich a) frage, welche wirklich nennenswerten Entlastungen können die denn bringen. Und auf der anderen Seite, die Nähe des Flughafens Hamburg Finkenwerder mit den entsprechend kurzen Transportstrecken der dort ankommenden Passagiere, ist ja ein Plus, um Belastungen niedrig zu halten. Daher noch einmal meine Frage, warum dieses kategorische Nein zu Finkenwerder, die klammern wir aus. Danke.

Vorsitzender des Verkehrsausschusses: Ja, dann sammeln wir noch etwas. Herr Bill ist dran. Bitte.

Abg. Martin Bill: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Und auch von mir erst einmal vielen Dank für die überarbeitete Präsentation. Viele Teile hatten wir ja in der Tat schon letztes Mal diskutiert, sodass wir in der Diskussion nicht heute bei null anfangen. Und was ich vorweg auch vielleicht noch einmal sagen will, ich finde, wir haben da mittlerweile eine recht gute Praxis, die Gutachten auch gleich ins Internet zu stellen. Da erinnere ich noch Zeiten, wo man selbst als Abgeordneter den Gutachten hinterherlaufen musste. Auch wenn man sie bei Hamburg.de nicht immer gleich findet, leider, aber ich habe sie jetzt gefunden und ist auch wieder downloadbar, auch wenn die Anlagen 43 Megabyte sind, aber das finde ich immer sehr angenehm jetzt, dass man das schnell und eben online findet.

Was ich wichtig finde, in dem Konzeptstadium, in dem wir uns zurzeit befinden, ist ja erst einmal die Grundaussage, dass wir die zu erwartenden Verkehre innerhalb der olympischen Wochen mit dem System, entsprechend angepasst und ausgebaut, das wir haben, bewältigen können. Ich glaube, das ist erst einmal das, was hier in diesem Stadium beantwortet werden muss. Und aus den Erfahrungen langer verkehrspolitischer Diskussionen weiß ich, richtig spannend wird es ja erst, wenn es nachher richtig auch konkret wird und man darüber diskutiert, was bedeutet denn jetzt der abstrakte Plan konkret für den Meter Straße oder für die U- oder S-Bahn-Haltestelle. Da, auf die Diskussionen, muss ich sagen, freue ich mich schon richtig, weil es da dann auch in medias res so richtig reingeht.

Sie haben in Ihren Planungen geschrieben oder jetzt auf der Präsentation, die U-Bahn-Haltestelle Sternschanze müsste grundinstandgesetzt werden. In der Presse stand zeitweilig, die Haltestelle müsste neu gebaut werden. Da würde mich interessieren, wie es da jetzt konkret aussieht. Zwischen Grundinstandsetzung und Neubau ist ja schon ein gewisser Unterschied. Und auch grundsätzlich würde mich interessieren die, ich sage einmal, die kleinen U-Bahn-Haltestellen auf der historischen Linie betreffend, welche Umbaumaßnahmen dort notwendig sind, und auch einfach die Frage, sind die nicht sowieso schon jetzt bei größeren Veranstaltungen oder in der Hauptverkehrszeit ganz schön knapp bemessen, sodass man die perspektivisch, wenn wir davon ausgehen, dass unsere U-Bahn immer mehr Fahrgäste aufnimmt, auch angefasst werden müssten. Ich habe den Eindruck, dass es da in der Tat schon oft ganz schön knapp wird auf den Bahnsteigen.

Und dann auch die Anschlussfrage, gibt es schon konkrete Vorstellungen, wie denn so ein Umbau aussieht? Das sind ja in der Regel Tunnelhaltestellen, das heißt, das ist nicht so trivial, dort umzubauen. Und allgemein ist es ja im Eisenbahnverkehr nicht so trivial, einfach einmal eine Haltestelle so ein bisschen zu verlängern oder zu verschieben. Und wenn ich mir jetzt den Umbau der jetzigen Sternschanze, was ja nur den Durchgang angeht, angucke und wie lange das schon da ist, dann glaube ich, ist das eine Herausforderung, die man gut planen muss.

Und eine weitere Frage wäre zur Redundanz. Ein Baustein ist ja auch wirklich, die Durchführung sicherzustellen, dass es möglichst wenig Störungen gibt. Nun kann man Störungen nie ganz ausschließen und braucht dann immer einen Plan B. Meine Frage ist, wie sieht dieser Plan B oder in welche Richtung tendiert dieser Plan B für die Strecke zwischen Harburg und Hauptbahnhof, die ja, wenn die ausfallen würde oder nur Teile davon, wirklich im Grunde Hamburg wieder elbseitig abschneidet, nord- und südseitig. Und besteht da beispielsweise die Möglichkeit, die Strecke so zu ertüchtigen, dass man Ferngleise und S-Bahn-Gleise je nach Bedarf nutzen könnte, wenn auf einem oder anderen Gleiskörper dann gerade eine Störung vorherrscht? Und welche Möglichkeiten gäbe es da sonst noch?

Vorsitzender des Verkehrsausschusses: Ja, vielen Dank, Herr Bill. Herr Dr. Duwe.

Abg. Dr. Kurt Duwe: Ja, vielen Dank. Dann kann ich ja nahtlos anschließen. Ich frage mich, wie der Bahnhof Harburg mit diesen zusätzlichen 25 Zügen klarkommen soll. Der hat sechs Gleise und ein S-Bahn-Gleis. Einige Züge werden weiterfahren zum Hamburger Hauptbahnhof und einige werden eben in Harburg bleiben und die Leute werden dann in die S-Bahn einsteigen. Und da habe ich also große Bauchschmerzen, dass das überhaupt funktionieren kann, weil 25 Züge pro 60 Minuten. Und die S-Bahnen haben auch nur eine Kapazität, die begrenzt ist. Es wird zwar gesagt, es sollen da zwei weitere Gleise im Bahnhof Harburg eingerichtet werden, aber so richtig erschließt sich das mir nicht, weil, ich kenne ja die Verhältnisse jeden Tag, wie diese jetzt schon sind. Ob das ausreicht, gerade, was dann den Weitertransport von Harburg nach Hamburg angeht. Das ist das eine.

Und zum anderen, etwas exotisch, das ist nämlich der sogenannte Schlickhügel in Francop. Ich habe jetzt gehört, dass die Anbindung eben mit Shuttlebussen passieren sollte. Ich frage mich allerdings, das ist ja keine Endmoräne, sondern das ist ein Schlickhügel. Und ich weiß nicht, seit wann der überhaupt betreten werden darf. Und gerade dann für Mountainbike, kann ich mir vorstellen, dass das irgendwie doch etwas schwierig sein dürfte, auf diesem Gelände mit dem Mountainbike richtig zu fahren. Wird da noch umgebaut, sprich also, wird da noch eine Lage Geröll draufgepackt, damit die überhaupt mit ihren Fahrzeugen da rumfahren können? Das ist kein Witz, sondern das frage ich mich wirklich, weil das ein Schlickhügel ist, ein ganz feines Material. Ist daran gedacht, da noch etwas zu verändern? Das sind die beiden Fragen.

Vorsitzender des Verkehrsausschusses: So, eine letzte Frage noch von Frau Sudmann noch einmal.

Abg. Heike Sudmann: Vielen Dank, Herr Vorsitzender.

Vorsitzender des Verkehrsausschusses: Sie hatten sich ja gleich auf Vorrat gemeldet irgendwie.

Abg. Heike Sudmann: Bitte?

Vorsitzender des Verkehrsausschusses: Sie haben sich ja gleich auf Vorrat gemeldet. Sie sind dran, bitte.

Abg. Heike Sudmann: Ja, ja, ich habe ja gesagt, ich fange jetzt ja seitenweise an.

Vorsitzender des Verkehrsausschusses: Alles klar?

Abg. Heike Sudmann: Seite 5 der Kurzfassung. Ich will nur erklären, wo ich meine Fragen grad stelle. Oder wollen Sie erst die anderen ...?

Vorsitzender des Verkehrsausschusses: Ja. Also wenn das jetzt so einen Umfang annimmt ...

Abg. Heike Sudmann: Nein, nein, ich frage jetzt ...

Vorsitzender des Verkehrsausschusses: ... hier von wegen seitenweise, hätte ich die sonst eher die Anregung, dass wir jetzt zwischendurch einmal ein paar Antworten hören.

Abg. Heike Sudmann: Völlig in Ordnung.

Vorsitzender des Verkehrsausschusses: Ja?

(Zwischenruf: Ja, machen wir.)

Bitte.

Staatsrat Andreas Rieckhof: Ja, vielen Dank. Das macht es uns leichter, ein bisschen mitzuschreiben.

Zu den Fragen von Herrn Ehlebracht. 70.000 Freiwillige, das ist die Zahl, die haben wir uns nicht ausgedacht, sondern diejenigen, die die Olympischen Spiele planen. Und nach allem, was ich höre, ist das eine realistische Zahl. Ich kann es aber oder wir können es – außer Christoph Holstein wahrscheinlich – hier im Saal nicht beurteilen. Was aber wichtig ist, es sind ja nicht 70.000 Personen, die zweimal zwei Wochen lang rund um die Uhr Freiwillige sind, also Freiwillige schon, aber nicht im Einsatz sind, sondern über einen bestimmten temporären Zeitraum gewonnen werden müssen.

Was das Thema Kernroute angeht und Gabelung und so, denke ich, wird Herr Brodehl etwas sagen. Zum Thema Finkenwerder möchte ich etwas sagen. Finkenwerder ist aus gutem Grunde nicht in der Liste der Flughäfen dargestellt worden. Irgendjemand, ich glaube, Sie auch, hatten ja die ganzen kleinen Flughäfen erwähnt bis hin zu Stade. Das sind natürlich bestimmte Landeplätze für, ich sage einmal, Privatflieger, die es übrigens ja auch zu Tausenden oder ja, vermutlich zu Tausenden, wir haben auch irgendeine Zahl, ich weiß jetzt nicht, gibt bei den Olympischen Spielen. Es ist völlig klar, dass die nicht, wenn da nicht gerade der Staatspräsident von Frankreich drinsitzt, sicher nicht in Fuhlsbüttel auf dem Hamburg Airport, wie er jetzt ja heißt, landen werden, sondern die werden zu einem großen Teil auf solchen Landeplätzen landen müssen.

Was man weiter sagen muss, wir haben ja als große Flughäfen in der Nähe nicht ... also wir haben Hamburg natürlich mit zusätzlichen Kapazitäten im Rahmen der jetzigen Betriebserlaubnis. Das muss man auch sagen, die auch nicht dazu angefasst werden soll. Dann, wir

haben Berlin, ich glaube, BER steht drin, man könnte auch Tegel sagen, aber wir gehen einmal von BER aus, wir gehen von Hannover aus und wir gehen auch von weiteren Landeplätzen in dieser ...

(Zwischenruf)

Nein, natürlich kann man Tegel da nicht mehr sagen. Wir gehen also von ausreichend Kapazitäten in diesem Bereich aus. Was Finkenwerder angeht, das ist rechtlich kein Verkehrsflughafen, sondern Finkenwerder ist ein, wie das so schön heißt, Sonderlandeplatz für den werksbezogenen Flugverkehr. Und das ist auch in der Betriebsgenehmigung so festgelegt worden. Das heißt, es gibt eine Begrenzung der Betriebszeiten von 6 bis 22 Uhr, keine Flüge an Sonn- und Feiertagen. Es gibt eine Obergrenze der maximal zulässigen Flugbewegungen im Jahr und viele, viele, viele andere Dinge auch. Insofern wird der Sonderlandeplatz Finkenwerder realistischere, und das ist wahrscheinlich auch gut so, nicht zu einem Verkehrsflughafen umgenutzt werden können, auch nicht für die Olympischen Spiele. Es gibt zwar nach Paragraph 25 Luftverkehrsgesetz sozusagen die Möglichkeit von Ermessensentscheidungen, aber ob das Ermessen die Nutzung eines Verkehrsflughafens ... als Verkehrsflughafen gegeben wird, da gibt es doch deutliche Zweifel, um es einmal ganz vorsichtig auszudrücken. Insofern kann es im absoluten Ausnahmefall einmal sein natürlich, dass dann auch einmal eine Maschine landet, die nicht mit Airbus unmittelbar zu tun hat. Das passiert vielleicht jetzt auch ab und zu einmal. Aber das sind wirkliche Ausnahmen und insofern ist der auch kein Bestandteil unseres Verkehrskonzeptes und soll es auch nicht werden. Es ist auch kein Verstoß gegen das Menschenrecht, wenn man aus den USA oder aus Ouagadougou kommt, in Frankfurt zu landen und dort in den ICE umzusteigen. Auch nach Berlin kann man fliegen und wir haben einen rund um die Uhr nutzbaren Flughafen in Hannover. Das ist ja für internationale Verbindungen, (...) Frankfurt nicht, auch von Bedeutung. Insofern machen wir uns da eigentlich wenig Sorgen. Wir brauchen Finkenwerder dafür nicht. Wie gesagt, es kann einmal Ausnahmen geben, aber grundsätzlich nein.

Was das Thema Sternschanze angeht, das ist eine große Herausforderung, so will ich das einmal beschreiben. Nicht nur wegen Olympia, sondern auch wegen des Themas Barrierefreiheit, insofern macht sich die Hochbahn darüber Gedanken. Das ist in der Tat nicht trivial, es gibt auch keine abschließende Entscheidung dazu. Dieses schöne Wort, der Grund... Was hatten wir da drin? Grundinstandsetzung oder grundlegende Erneuerung oder irgendwie so etwas ist im Augenblick erst einmal nur ein Platzhalter für ... Da muss tatsächlich eine Menge passieren. Was wir machen werden, hat ja nicht nur investiv und baulich große Herausforderungen, auch finanziell, und was den Betrieb angeht, ja auch. Das heißt, es würde ja – da wird Herr Ernst, glaube ich, etwas zu sagen können – dann notwendigerweise auch zu längeren, sehr langen Betriebsunterbrechungen auf dieser Strecke kommen, die man sich nicht zwingend wünscht. Trotzdem kann das am Ende ein Thema sein. Wir müssen in jedem Fall an das Thema ran im Rahmen von Barrierefreiheit und in diesem Zusammenhang sind eben die letzten Karten noch nicht gelegt worden. Redundanzen wird Herr Brodehl etwas zu sagen. Bahnhof Harburg Herr Hüttel und zum Schlickhügel Francop, meines Wissens sind das irgendwie zweieinhalb Tausend Besucher oder so, die da gerechnet werden. Ich bin übrigens selber schon einmal ... Zweieinhalb Tausend Besucher, die werden dann durch Shuttletransporte oder Bustransporte dahin gebracht werden müssen. Ich selber war jedenfalls schon einmal auf dem Hügel zusammen mit der HPA. Ob das jetzt das Mountain..., sozusagen eine Mountainbike-Nutzung hergibt, weiß ich nicht, aber es ist jedenfalls keine, da bin ich mir ganz sicher, zeitkritische Frage bis 2024. Da sind Themen, wie Hauptbahnhof oder so oder S4, deutlich wichtiger. Aber da werden wir nur welche fahren, wenn sie dann nicht im Schlick versinken und verschwinden, so wie in so einem schlechten Krimi.

So. Dann würde ich sagen, erst einmal Herr Brodehl.

Leiter der Arbeitsgruppe Transport für Olympia Raimund Brodehl: Ja, herzlichen Dank. Die erste Frage war von Herrn Oelschläger das Thema zu den – oder jetzt gerade – Kernrouten.

(Zwischenruf: Ehlebracht!)

– Bitte?

(Zwischenruf: Ehlebracht!)

Herrn Ehlebracht, ja. Zu den Kernrouten. Ich glaube, ich muss noch einmal kurz erläutern, was es mit dem olympischen Routennetz auf sich hat, weil da, glaube ich, ... das habe ich vorhin, glaube ich, auch noch nicht so ganz deutlich gemacht. Also zunächst einmal sollten die olympischen Transporte auf dem normalen Straßennetz stattfinden, so wie jeder andere auch dort fahren kann. Das ist sozusagen erst einmal Grundvoraussetzung. Natürlich kann ich dann auf den hier rot gekennzeichneten Linien auf der Abbildung – ja, hier ist sie, kann ich ohne Brille nicht mehr lesen – 22, auf der Abbildung 22, sozusagen sind jetzt diese hier rot dargestellten Straßen, das Straßennetz, auf dem vorzugsweise die olympische Familie fahren darf. Vorzugsweise heißt in dem Fall nicht, dass sie privilegiert sind, sondern dass ihnen dieses Netz angeboten wird, dass man darauf fahren darf. Und natürlich darf man dort abbiegen und einbiegen, was jeder auch machen kann. Das heißt, das gefürchtete Problem sozusagen, dass hier an Knotenpunkten die beiden Netze irgendwie, oder das Netz nicht stimmig ist, kann ich hier nicht sehen, weil, es ist das ganz normale Straßennetz, auf dem das stattfindet.

Was wir machen müssen, ist sicherzustellen, dass die Fahrzeit von dem Olympischen Dorf zum Beispiel zum Volksparkstadion verlässlich ist, und da gibt es bestimmte Maßnahmen, das tun zu können. Das kennen Sie natürlich aus dem Thema Busbeschleunigung. Das ist eigentlich nichts anderes als Busbeschleunigung, nur in dem Fall für die olympische Familie für zwei Wochen. Dass man versucht, das Parken zu unterbinden an kritischen Stellen, dass man vielleicht auch einmal ein Abbiegeverbot einmal erteilt, dass man in der Signalschaltung es schafft, sozusagen zügiger durchzufahren und das auch wirklich nur on demand sozusagen, wenn dann diese 1.500 Leute, 1.500 Fahrzeuge, die es pro Tag maximal werden, dann auch da durchfahren wollen. Das ist sozusagen keine abgegrenzte Straße, in ganz einzelnen Teilbereichen könnte es Olympic Lanes geben, in sogenannte ..., aber das kann man sich eigentlich so vorstellen, dass es eine ganz normale Straße ist, auf der eben dieser Verkehr stattfindet. Und deswegen haben wir hier erst einmal einen Vorschlag gemacht, wie das olympische Routennetz aussehen kann plus Alternativrouten, plus Trainingsrouten, die kommen dann noch, wenn die Trainingsstätten feststehen. Aber das ist in dem Fall völlig unproblematisch, was die Leistungsfähigkeit betrifft. Wahrscheinlich habe ich das vorhin in der Deutlichkeit so dann auch nicht gesagt.

Der nächste Punkt, der benannt worden ist, ist das Thema Sicherheit beziehungsweise Alternativen mit dem Stichwort Duisburg, ist genannt worden. In der Tat, natürlich wird es Zuschauermengen geben, die im Bereich Olympiastadion unterwegs sind, aber genau da haben die Personenstromanalysen schon stattgefunden. Wir wissen, wie viele Personen pro Stunde beispielsweise von dem Haltepunkt Elbbrücken zum Olympiastadion gehen wollen und auf diese Menge sind die Breiten der Gehwege beziehungsweise der Brücken auch dimensioniert worden. Das ist sozusagen auch simuliert worden und das ist abgestimmt worden mit dem Sicherheitskonzept, sodass ich da überhaupt keine Bedenken habe, dass wir eine Situation haben, die gerade ein Stück weit mit dem Stichwort Duisburg benannt worden ist. Das ist dort ganz dezidiert mit Blick auf die OlympiaCity überprüft worden und wird auch noch vertieft. Das ist eine Gefahr, die ich im Moment nicht sehe.

Herr Bill, Sie hatten gefragt nach dem Plan B bei der Störung der S3 von Harburg in Richtung Hauptbahnhof. Hier würde gleich vielleicht auch Herrn Hüttel noch einmal bitten, das zu beschreiben. Generell ist es ja so, wenn, sollte die S3 auf dem Abschnitt ausfallen und die Besucher von dem Olympiastadion sozusagen nach Hause gebracht werden, dann haben wir ja noch die U4. Das ist sozusagen ein Plan B, von dem Haltepunkt Elbbrücken die Menschen nach Hause zu transportieren, aber wie dann ein Störfallkonzept aussehen kann, kann vielleicht Herr Hüttel gleich noch erläutern. Gleiches gilt für die Kapazität Harburg. Im Bereich Francop, jetzt noch einmal, um die Dimensionen noch einmal deutlich zu machen. Wir haben es hier mit täglich 1.500 Besuchern zu tun. Diese 1.500 Besucher haben wir konservativ einmal mit 8 Prozent Radverkehrsanteil abgeschätzt. Ich könnte mir vorstellen, dass zum Mountainbike-Wettbewerb sogar die Leute noch stärker mit dem Fahrrad fahren, zumal es die Tage Freitag und Sonntag sind kurz vor Ende der Spiele. Also von daher, glaube ich, ist es kein Mengenproblem, die Menschen dort hinzubringen, mit welchem Verkehrsmittel auch immer, und der Rest passt dann wirklich in zwei oder drei Shuttlebusse hinein. Das ist sozusagen für das Transportthema im Prinzip kein Thema. Und ob es baulich hergerichtet werden muss, ich glaube, da muss man natürlich dann einmal gucken, was denn da passiert, aber es ist mengenmäßig wirklich kein Thema.

Das sind so die Fragen, die ich mir notiert habe.

Staatsrat Andreas Rieckhof: Herr Hüttel

Leiter Angebotsplanung Unternehmensentwicklung S-Bahn Hamburg GmbH Michael

Hüttel: Ja, ich möchte sozusagen die Fragen in umgekehrter Reihenfolge beantworten, nämlich erst zum Bahnhof Harburg Stellung nehmen und dann zum Thema Plan B bei Störungen.

Also in der Tat ist der heutige Bahnhof Harburg nicht dazu vollständig ausgebaut, um die olympischen Massen zu bewegen. Es wird damit gerechnet, dass etwa 292.000 Leute täglich über diesen Bahnhof dann die Züge wechseln werden zwischen der Fernbahn und der S-Bahn oder umgekehrt. Die S-Bahn wird auf den unteren Gleisen – es bleibt bei den zwei Gleisen – mit drei Zügen je zehn Minuten verkehren mit maximal möglichen Längen. Das heißt, 4.000 Sitz- und Stehplätze werden dort in zehn Minuten angeboten werden. Die dort endenden Fernzüge oder Regionalzüge, wie sie jetzt allgemein immer heißen, werden in etwa eine Kapazität haben von 16.000 Menschen, auch wieder Sitz- und Stehplätze gerechnet. Das heißt, diese dort endenden Züge werden nur sozusagen 16.000 von 24.000 Plätzen füllen. Es gibt sicherlich auch noch eine gewisse Menge von Menschen, die kommen aus Richtung Stade, aus Richtung Neugraben, aber die wird natürlich nicht dieses eine letzte Drittel dann noch füllen.

(Zwischenruf)

– Was sagten Sie? Okay. Gut. Aus Buxtehude auch.

Also grundsätzlich sind die Kapazitäten, die im S-Bahn-Bereich angeboten werden, erst einmal ausreichend, um jetzt sozusagen die Wegeverbindung zwischen S-Bahn und Fernbahn besser zu gestalten. Hier gibt es eine spezielle Maßnahme, die vorsieht, heute diese Bahnhofsüberführung, die also von den Bahnsteigen wegführt Richtung heutiges Hauptgebäude und Richtung Busbahnhof, die zu verlängern in der Gegenrichtung zum Bereich der ehemaligen Post, also zur Harburger Post rüber. Das hat zur Folge, dass eben nicht alle Menschen versuchen, auf dem direkten Weg über die relativ schmalen Treppen zwischen der Fernbahn und der S-Bahn direkt in den S-Bahn-Schacht hineinzulaufen und damit unweigerlich einen Rückstau zu produzieren, weil über diese Treppe, die hat natürlich auch nur eine begrenzte Aufnahmekapazität, sondern die Zuschauer oder auch die Fahrgäste werden geführt über diesen Steg Richtung Alte Post rüber und dann in dem sehr breiten Bereich der Zwischen-

ebene S-Bahn erst einmal Aufstellung finden und dann entsprechend geordnet Richtung S-Bahn weiterlaufen können. So ist es vorgesehen. Wir haben dafür auch, das hatte vorhin Herr Brodehl schon gesagt, wir brauchen eine Reihe von Betriebspersonal extra dafür abgestellt, um eben hier auch die Betriebssicherheit zu garantieren und dazu gehört natürlich auf jeden Fall die Bahnsteige nicht voller werden zu lassen, als es auch möglich ist. Ähnlich wie wir das in Stellingen heute bei Bundesligaspielen auch machen. Das heißt also, wir haben hier über die Erweiterung des Bahnhofs Harburg auch auf der Seite der Station die Möglichkeiten, die Fahrgäste geordnet zwischen S-Bahn und Fernbahn zu führen.

Jetzt die spannende Frage von Herrn Bill zum Thema, was ist unser Plan B bei Störungen. Ich hatte ja schon gesagt, dass wir zum einen ... dass wir doch eine sehr starke Zahl von Stabilitätsmaßnahmen auch angemeldet haben hier für dieses Paket. Unter anderem gehört da dazu, dass wir auf der Strecke zwischen Harburg und dem Hauptbahnhof die Möglichkeit haben, auch Züge im Störungsfall im Zehnminutentakt fahren lassen zu können. Das heißt, egal wo dieser Endpunkt ist, ob es möglich ist, noch bis Veddel zu fahren oder bis Wilhelmsburg zu fahren, wir wollen, dass die Züge im Zehnminutentakt dort aus Richtung Süden hinfahren können. Wenn es Veddel ist, umso besser, denn von Veddel aus, das ist für die Fahrgäste, die von Süden kommen, der Eingang zum olympischen Gelände. Die Fahrgäste, die nicht zum olympischen Gelände im Olympic Park wollen, die fahren ohnehin mit den durchfahrenden Zügen bis zum Hauptbahnhof weiter, mit den Fernzügen, die zum Hauptbahnhof weiterfahren, und steigen dort erst in die S-Bahn um. Das heißt, die sind sozusagen als Entlastung vorhanden. Aus Richtung Norden gibt es eine Redundanz, im Übrigen natürlich sowohl für die S-Bahn wie auch für die U-Bahn. Fällt die S-Bahn aus, können die Fahrgäste mit der U-Bahn bis zu den Elbbrücken fahren, fällt die U-Bahn aus, können die Fahrgäste mit der S-Bahn bis zu den Elbbrücken fahren. Auch hier sind die Kapazitäten so, dass nicht das jeweils andere System sofort zusammenbricht. Wir gehen dennoch auch weiterhin davon aus ... Im Übrigen war es bei der WM 2006 nicht anders, wir hatten fast keine Störfälle. Also an den Spieltagen, die wir in Hamburg hatten, hatten wir gar keine Störfälle, die dazu geführt haben, dass der Betrieb länger gestanden hat. Und wir gehen auch hier davon aus, dass durch den Personaleinsatz, den wir betreiben wollen dazu, also jede Station extra zu besetzen mit Personal, die sich kümmern um Menschen, die beispielsweise einen Rettungswageneinsatz benötigen oder Ähnliches, dass wir hier also den Zugverkehr gar nicht über eine längere Zeit anhalten müssen.

Kleiner Trost: Als wir den Londonern gesagt haben – also wir hatten auch einen Workshop mit den Londoner Kollegen –, dass wir hier Störungen in der Regel, selbst die größeren Störungen im S-Bahn-Netz nach 45 Minuten beendet haben, da waren die Londoner sehr glücklich, denn diesen Zustand hatten sie erst nach Olympia erreicht.

Vorsitzender des Verkehrsausschusses: So weit alle Frage erst einmal beantwortet. Dann ist Frau Sudmann dran. Bitte schön.

Abg. Heike Sudmann: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich fange einmal an auf Seite 5 der Kurzfassung.

(Zwischenruf: Auf welcher Seite?)

– Seite 5 der Kurzfassung des Mobilitätskonzepts, Vorabzug für die LPK.

Da geht es unter der Überschrift, „Wie viele Menschen erwarten wir“, bei mir um den Punkt, im Finanzreport steht drin, es werden 6,3 Millionen Eintrittskarten verfügbar sein. Da steht aber vorher auch noch einmal eine Erläuterung, dass es eigentlich insgesamt 8 Millionen wären, und ich will einfach nur wissen, auf welcher Zahlenbasis Sie es jetzt gemacht haben. Weil, ich würde es daraus schließen können, wenn ich Finanzreport und Ihre Zahl hier in Deckung bringe, dass Sie sagen, eine Million Tickets gehen an Sponsoren und Trainer und

Trainerinnen. Falls Sie es beantworten können, weil, es ist ja immer die Frage, wie kamen Sie jetzt dazu. Mir ist völlig klar, Sie müssen ja irgendwie einschätzen, wie die Menschen zu transportieren sind, und der Finanzreport geht nur davon aus, wie viel Einnahmen erzielt werden. Aber eine Million Unterschied ist ja schon einmal enorm.

Soll ich drei Fragen machen? Wie hätten Sie es gerne? Okay. Mach ich ...

(Zwischenrufe)

– Ja, ja, wunderbar.

Die nächste Frage ist dann auf Seite 6. Da geht es auch noch einmal wieder um Zahlen. Da schreiben Sie, „In Hamburg kann circa die Hälf...“ – also unter „Wer ist wie unterwegs“: „In Hamburg kann circa die Hälfte aller Zuschauer unterkommen.“ Da verstehe ich jetzt gerade nicht, die Hälfte wovon, weil, Sie sagen ja vorher in der Grafik, in dem Tortenstück oben, 20 Prozent kommen eh aus Hamburg, weitere 20 Prozent aus dem Großbereich. Also, um wie viel – ja – Übernachtungsgäste geht es hier, weil, wenn ich es richtig entsinne, hat das IOC ja gesagt, wir wollen 40.000 Hotelbetten in Hamburg haben der Kategorie, ich weiß nicht mehr genau, wie sie heißt, sind damit diese 40.000 Hotelbetten ausreichend? Ich will einfach eine Zahl dazu wissen.

Und die dritte Frage für diesen Durchgang, auch noch einmal Zahl, das hatten wir vorhin schon einmal ganz kurz gestriffen, auf Seite 8, da geht es um die Anreise mit dem Flugzeug. Da möchte ich einfach nur wissen, was ist das Maximum an zusätzlichen Flugbewegungen, was sich aus Ihren Zahlen ergibt. Nun erst einmal einen Punkt hier.

(Zwischenruf: Zulässigen?)

– Nein, nicht zulässigen, zusätzlichen. Eine zulässige Flugbewegung, davon gehe ich aus, dass sie alle zulässig sein werden, weil die ja möglichst in der Nachtflugbeschränkung ... Aber zusätzliche.

Vorsitzender des Verkehrsausschusses: Alles klar. Ihre Anschlusswortmeldung haben wir gleich notiert, sie kommen dann wieder dran nach den nächsten Rednern und Fragestellern. Und dann ist erst einmal Herr Rieckhof dran bitte.

Staatsrat Andreas Rieckhof: Also, die Flugbewegungen, das wird gerade gesucht, müssen wir gleich einmal gucken, genauso, was die Zahlenkongruenz zu den 6,3 Millionen angeht.

Was das Thema Übernachtungen angeht und das Thema Tourismus und Hotellerie angeht, ist es ja nicht unmittelbar ein Verkehrsthema, sondern zunächst einmal eine Frage, dass wir eine hohe Anzahl von Gästen unterbringen müssen für die olympische Familie, um zu. Das ist das, was wir sozusagen gegenüber dem IOC auch nach bestimmten Standards sicherstellen müssen. Da laufen gerade Gespräche zwischen DEHOGA und denjenigen, die das tatsächlich erheben. Das läuft übrigens mit großem Engagement. Auch die Hotelketten, die nicht bei DEHOGA dabei sind, engagieren sich. Wir sprechen hier von den Übernachtungsgästen. Dazu muss man wissen, es wird in der Öffentlichkeit häufig verwechselt. Das Kontingent oder die Kontingente, die das IOC braucht, sind ja nicht identisch mit dem, was wir an Übernachtungsgästen insgesamt haben. Das ist das, was sozusagen als die olympische Familie abbildet. Ob sie denn tatsächlich zum Teil nachher auch in Berlin oder in anderen Städten übernachten, ist ja auch noch einmal ein Thema. Eine Sache ist, und deswegen gehen wir ja auch davon aus, dass wir intensive Zugverkehre haben werden zum Beispiel aus Berlin oder auch aus Hannover, das wir davon ausgehen, dass ein – und das ist ja auch kein Verstoß gegen die Menschenrechte – erkläglicher Anteil derjenigen, die hier insbesondere auch international nach Deutschland kommen zu den Olympischen Spielen, gar nicht in Hamburg übernachtet, sondern eben zum Beispiel in der Bundeshauptstadt oder in Hanno-

ver oder in Lübeck oder meinetwegen auch in Lüneburg, in Stade, in anderen Bereichen. Das sind ... klar. Das heißt, wir müssen das ganze Thema Übernachtungsgäste national oder mindestens norddeutsch denken. Und in diesem Zusammenhang – jetzt hoffe ich, dass die Zahlen gefunden worden sind – können wir dann etwas sagen.

(Zwischenruf)

(Abg. Heike Sudmann: Also reichen Sie sie nach?)

Na ja, wir ... also – okay. Er kann jetzt schon einmal etwas ... Machen Sie, ja.

Vertreter von SHP Ingenieure Matthias Grote: Mein Name ist Matthias Grote vom Büro SHP Ingenieure, vertreten für das Konsortium, das das Konzept erarbeitet hat. Und zu den Zahlen, der Tickets: Ja, 7,5 Millionen Tickets haben wir berücksichtigt, 1 Million Tickets gehen direkt an Sponsoren, gehen also nicht in den freien Verkauf, das haben wir ja berücksichtigt, dann bleiben 6,5 Millionen übrig. Und da ist es eben so, dass gerade Zuschauer aus Übersee, sag ich 'mal in diesem Falle, also außerhalb Europas, nennen wir das eben so, auch mehrere Tickets kaufen werden, damit sich der Besuch im schönen Hamburg erst recht lohnt und dadurch wir dann das Ganze runterbrechen auf 4 Millionen verschiedene Personen, die dann zum Teil natürlich mehrfach zu den Sportstätten kommen. Das ist der Punkt.

(Abg. Heike Sudmann: Die Hälfte der Zuschauer/innen sind?)

Abg. Heike Sudmann: Die Frage war jetzt, wie viel sind die Hälfte aller Zuschauer, die in Hamburg unterkommen. Auf Seite 6.

(Zwischenruf)

Staatsrat Andreas Rieckhof: Dann würde ich sagen, das geben wir zu Protokoll, bevor wir jetzt Unsinn erzählen.

(Redaktionelle Anmerkung: Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation erklärte am 20. November 2015 Folgendes zu Protokoll:

„Erläuterung der Differenz zwischen Anzahl Tickets im Finanzreport (8,3 Mio.) und im Mobilitätskonzept (7,5 Mio.)

Die im Finanzreport genannte Zahl von 8,3 Mio. Zuschauer entspricht der Bruttositzplatzkapazität und beinhaltet Zuschauer, Sponsorenplätze, Offiziellenplätze, Kamerapositionen, Reporterplätze etc. In der Regel werden nicht alle diese Plätze in Anspruch genommen, eine unbestimmte Anzahl bleibt frei. Diese unbekannte Zahl an Plätzen/Zuschauern verursacht kein Verkehrsaufkommen.

Die für das Mobilitätskonzept zugrunde gelegten 7,5 Mio. entspricht vertriebenen Tickets (Zuschauer und Sponsoren), 6,5 Mio. entspricht den verkauften Tickets (Zuschauer)“

Abg. Arno Münster: Wichtig ist, wo sie übernachten, in welchem Stadtteil und wo, in welcher Straße.

Abg. Heike Sudmann: Bei Herrn Münster, dachte ich, alle.

(Zwischenruf Abg. Arno Münster)

(Zwischenrufe)

Staatsrat Andreas Rieckhof: Flugbewegungen, steht irgendwo, müssen wir aber noch einmal genau ... Auch da, wir geben es lieber zu Protokoll.

(Redaktionelle Anmerkung: Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation erklärte am 20. November 2015 Folgendes zu Protokoll:

Anzahl der Flugbewegungen pro Tag in HH

Ausgangsgröße für die Betrachtung der Flugbewegungen während der Spiele sind rd. 18.500 am Flughafen Hamburg zusätzlich ankommende Passagiere am Spitzentag.

Hieraus ergeben sich an einem Durchschnittstag 236 Flugbewegungen (= Ankünfte + Abflüge). Hochgerechnet auf 14 Tage ergeben sich die im Bericht dargestellten rd. 3.300 zusätzlichen Flugbewegungen in Hamburg während der Spiele.“)

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Sind erst einmal alle Fragen beantwortet, Frau Sudmann? Dann kann ich dann weitergehen, oder?

(Abg. Heike Sudmann: Ja.)

Ja? Gut. Ja.

(Abg. Heike Sudmann: Also, die kommen zu Protokoll.)

Ja, okay. Dann hat Herr Thering das Wort. Ihm folgt dann Herr Buschhüter.

Abg. Dennis Thering: Ja, ich möchte noch einmal auf die Autobahn eingehen. Wir haben die A 1, die ist schon hoch belastet, die A 7 wird jetzt ausgebaut. Ich denke einmal, dass passt, Stichwort Fehmarnbeltquerung, soll bis 2024 fertig sein, wollen wir es hoffen. Und dann würde mich noch interessieren, welche Bedeutung für Sie die westliche Elbquerung der A 20 hat und die östliche Elbquerung. Ob Sie da noch einmal etwas zu sagen können.

Staatsrat Andreas Rieckhof: Also für unser Zahlen... – Ach so.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Ich würde erst einmal eben wieder sammeln, Herr Staatsrat. Herr Buschhüter.

Vorsitzender des Verkehrsausschusses/Abg. Ole Thorben Buschhüter: nahverkehr-hamburg.de berichtete am Mittwoch über die Vorstellung des Mobilitätskonzepts am Tag zuvor. Und wenn ich mir das so alles durchlese, was da berichtet wird, dann wird da sehr viel mehr berichtet, als das, was wir heute gehört haben. Nun sind das teilweise auch sehr detaillierte Sachen, da habe ich Verständnis für, dass wir nun nicht über jede Abstellanlage reden, die dann auch wieder hinzukommen soll, aber es sind auf der anderen Seite auch noch ein paar Sachen so dabei, ja, wo ich vielleicht noch ganz gern etwas zu gehört hätte. Also zum Beispiel Sachen, wie barrierefreier Ausbau Landungsbrücken mit einem offenbar fast kompletten Neubau mit neuer Lage und so weiter. Das ist ja doch nicht so ganz ohne. Oder der zweigleisige Ausbau der Moorkampkurve zwischen U2 und U3 wäre auch eine ganz erhebliche interessante Sache. Ja, oder auch zu der Frage der temporären zweiten Zugänge für mehrere Bahnhöfe.

Das sind jetzt so ein paar Sachen, die mir aufgefallen sind. Lassen Sie sich nicht dadurch einschränken, wenn Sie meinen, dass es dafür noch ein paar Punkte gäbe, die erwähnenswert sind hier im Ausschuss, dann bitte gern.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Ich habe jetzt noch zwei Wortmeldungen von Herrn Yildiz und von Frau Sudmann, mehr liegen mir nicht vor. Und dann würde ich bitten, dass der Senat dazu vielleicht danach dann antwortet.

Herr Yildiz hat das Wort.

Abg. Mehmet Yildiz: Ich wollte ja ... Also meine erste Frage ist, wie sieht das ... wir reden über Mobilitätskonzept, also wie sieht das Mobilitätskonzept für die olympische Familie aus. Darüber habe ich bis jetzt kein Wort gehört. Wie sollen sie überhaupt transportiert werden?

Gibt es dazu ein Konzept? Weil, es geht um 10.000 Sportler und auch der olympischen Familie.

Und Sie haben hier beim Flugverkehr dargestellt, dass es zum Beispiel einen Hauptflughafen gibt, Hamburg, und danach sieben Flughäfen – warten Sie einmal kurz, dass ich Ihnen nichts Falsches sage – sieben ergänzende Flughäfen gibt und Flugplätze für allgemeine Luftfahrt sechs. Gab es bis jetzt Erfahrungen, dass bei Olympischen Spielen in so weit gestreuten Flughäfen mit dem IOC Vereinbarungen gab? Und letztendlich, das wird auch bei den Preisen eine Rolle spielen. Ich frage mich manchmal, wenn Gäste aus Berlin nach Berlin fliegen, von Berlin mit der Bahn nach Hamburg. Der Flug kostet Geld, die Bahn kostet Geld und Eintritt kostet Geld, gibt es da überhaupt irgendein Konzept, dass man da vielleicht einen kompakten Preis macht, wo alles dabei ist, oder? Weil, in London war das anders. Ich meine, London hatte mehrere Flughäfen im Vergleich zu Hamburg. Das muss man auch sagen. Gab es da Erfahrungen?

Und die dritte Frage ist, weil, wir hatten gestern in Finkenwerder eine Podiumsdiskussion mit den Schülern. Die Schüler hatten uns eine Frage gestellt. Ich konnte oder fast keiner von uns konnte die Frage beantworten. Wie sieht es mit den Fährverbindungen nach Finkenwerder aus? Weil, während der Spiele ... die Schüler sagten zu uns, dass sie dadurch oder dass sie mehr Gäste erwarten, sie haben jetzt Probleme mit Fährverbindungen, dass es im Sommer richtig voll ist, dass sie ständig auch einmal warten müssen. Gibt es da ein Konzept, ob da eine zusätzliche Fährverbindungen oder Ergänzungen, weil, ich würde gerne, weil, ich habe auch den Schülern, einigen versprochen, ich habe demnächst eine Veranstaltung, dass ich auf diese Frage auch eine Antwort geben werde. Und ich habe dann gesagt, weil, heute ist die Möglichkeit.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Frau Sudmann.

Abg. Heike Sudmann: Auf Seite 9 bin ich jetzt: Anreise mit Fern- und Regionalzügen. Also, erst einmal ist da ja der zweite Satz sehr erfreulich, dass es heißt: „Die Zukunft betreffenden Engpässe werden auch unabhängig von den Spielen zu beseitigen sein.“ Das hatten Sie vorhin ja auch schon gesagt. Das wollte ich auch gern einfach noch einmal bestätigt haben, dass völlig klar ist, dass die ganzen Maßnahmen, die das Netz betreffen, sowieso kommen.

Im zweiten Absatz geht es noch einmal um diesen Abschlag von 10 Prozent. Da habe ich Sie, Herr Brodehl, glaube ich, vorhin richtig verstanden, dass Sie gesagt haben, 10 Prozent weniger Verkehr im Sommer, in den Sommerferien ist Standard. Also es ist jetzt kein höherer oder niedriger Absatz als normal. Da komme ich jetzt auf meine Frage. Ich war immer davon ausgegangen, dass die Olympischen Spiele ja auch gerade für die Hamburger und Hamburgerinnen ein Anreiz sein sollten, sich sie anzusehen und hier in Hamburg zu bleiben. Wie weit haben Sie das berücksichtigt, ist da meine Frage? Oder gehen Sie davon aus, dass alle fliehen werden, die in Hamburg wohnen?

Dann auf der Seite 10: Auf Seite 10 haben Sie dargestellt, eine Idee, die bisher ja noch nicht weiter verfolgt wurde, weil es einen Engpass am Hauptbahnhof gibt, dass die Gutachterinnen empfehlen, das bereits vorhandene Gleis Högerdamm/ Rothenburgsort zur regelmäßigen Nutzung durch Reisezüge auszubauen und zu elektrifizieren. Da interessiert mich natürlich, was hat das für Auswirkungen. Es gibt ja einmal die Wohnbebauung, die direkt am Högerdamm ist, also auf dieser kleinen Insel, sage ich einmal. Und aber auch, wenn Sie weiter nach Rothenburgsort reingehen, der Bereich, den wir gestern gerade auch in der Bürgerschaft besprochen haben, wo es eben um Bündnis für Quartiere und so weiter geht. Also, welche Auswirkungen hätte das, wenn das kommt, auf die Wohnbevölkerung und ist da vor allen Dingen dran gedacht, Lärmschutzmaßnahmen zu machen, weil wir ja von der Veddel und von anderen Bereichen wissen, dass es immer sehr viel Probleme mit Lärmschutz gibt?

Soll ich jetzt schon zum Autoverkehr kommen oder warte ich erst einmal hier?

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Nein, Sie sind jetzt dran. Es gibt keine weiteren Wortmeldungen.

Abg. Heike Sudmann: Gut, okay. Dann komme ich auf ...

– Ah, okay, okay. Ich will den Senat ja auch nicht gleich überfordern.

Vorsitzender des Verkehrsausschusses: Um 10 Uhr ist Schluss.

Seite 11: Anreise – das ist neu – Anreise mit dem Auto. Da beschreiben Sie ja noch einmal die bereits bestehenden Autobahnbauplanungen, sagen aber auch, dass die A 26 Ost zumindest nur bis zur Anschlussstelle Hamburg-Hohe Schaar realisiert wird. Da würde ich gerne wissen in diesem Szenario, welche Folgen das für Wilhelmsburg hat. Ich habe jetzt nicht genau den Zeitplan im Kopf, weil, ich meine, dass die alte Wilhelmsburger Reichsstraße dann ja schon weg ist, weil Sie ja nach Ihrem Zeitplan schon die neue fertig haben wollen. Oder wenn nicht ... Also wie ...

(Staatsrat Andreas Rieckhof: 2024, allerdings!)

– Ja, genau. Es heißt aber, wenn es nur bis zur Hohen Schaar geht, wie geht der Verkehr dann weiter, wo bleibt er? Sie können nicht mehr auf die alte Wilhelmsburger Reichsstraße gehen. Wie kommt der Verkehr dann zur neuen Wilhelmsburger Reichsstraße? Also wie ist das da geplant und welche Folgen hat das für Hamburg? Und da mache ich jetzt erst einmal einen Punkt und komme danach zu den nächsten Fragen.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Der Senat hat das Wort.

Staatsrat Andreas Rieckhof: Also welche ... das war, glaube ich, Herr Thering, A 1, A 7, westliche Querung, östliche Querung, für die Olympischen Spiele. Für die Olympischen Spiele rechnerisch, jetzt nicht politisch und verkehrsplanerisch, für die Olympischen Spiele praktisch keine. Also eine östliche Querung sowieso nicht, weil die weder in Niedersachsen noch in Schleswig-Holstein derzeit irgendeine Priorität genießt. Insofern kann sie nicht Bestandteil unseres Konzeptes sein. Bei der westlichen Querung kann es sein, dass sie bis dahin fertig ist oder auch nicht. Ich kann das nicht wirklich beurteilen. Da ist ja ein anderes Problem noch dahinter, mit der Finanzierung. Insofern ist das hier keine Grundlage. Es wären auch vergleichsweise geringe Entlastungswirkungen.

Was das Thema Hochbahn und DB und S-Bahn angeht, einzelne Projekte, Herr Buschhüter, dazu werden Herr Hüttel und Herr Ernst gleich ein paar Dinge noch einmal sagen. Das bebildern wir dann auch, wir haben natürlich eine ganze lange übrigens. Ich glaube, im Anlagenband oder im Band, im Hauptband selbst ist irgendwie so eine 30 ...

(Abg. Heike Sudmann: Ja, mit Kleingedrucktem.)

– Genau. So eine Liste mit ... nicht Kleingedrucktem, aber mit ganz wichtigen Maßnahmen –

(Abg. Heike Sudmann: Doch!)

- na gut –, die jedenfalls zeigen, dass wir da ein reichhaltiges Bouquet an schönen Maßnahmen haben werden.

Was Herrn Yildiz angeht mit den Flughäfen, das, was wir Ihnen hier als Flughäfen und Flugplätze in Norddeutschland gezeigt haben, auch was die Ergänzungsflughäfen angeht, soll nicht heißen, dass das die Flughäfen sind, auf der dann die interkontinentalen Flüge in der Regel enden werden. Das kann vielleicht einmal passieren – Lübeck hat ja gerade viele Probleme. Wir gehen davon aus, und das steht ja dann unten, „wichtig für Anreise sind FRA und BER“, also Frankfurt und dann der neue Berliner Hauptstadtflughafen „Willy Brandt“, der

dann absehbar in Betrieb sein wird. Alles andere sind Ergänzungsflughäfen für die vielen, vielen Tausend Flieger, die es dann noch gibt, die aber nicht mit großen Airbus-Maschinen dann in der Regel kommen.

Fahrverbote, das ist ein Thema für Herrn Brodehl, würde ich sagen. Högerdamm-Gleis, das macht Herr Hüttel. Ja, fangen wir doch erst einmal ... Ach, und ach so, die olympischen Routen, damit sollten vielleicht Sie beginnen. Ich würde gerne ... Nein, und A 26 machen wir zum Schluss.

Leiter der Arbeitsgruppe Transport für Olympia Raimund Brodehl: So, einmal zu dem Thema ... Herr Yildiz, Sie fragten, wie kommt die Olympische Familie eigentlich sozusagen durch die Stadt durch. Das hatte ich gerade versucht zu verdeutlichen, dass das olympische Routennetz dazu gedacht ist, dass die Olympische Familie, Sportler, Betreuer et cetera pp. sozusagen dort dann verkehren kann. Natürlich kann die Olympische Familie auch die U- und S-Bahn benutzen. Auch in London sind Basketballer in der U-Bahn gesichtet worden. Das ist kein –

(Zwischenruf)

In London schon, ja. Aber vorgesehen ist es, dass die Sportlerinnen und Sportler von dem Olympischen Dorf zu den Sportstätten auf dem olympischen Routennetzwerk mit Autos transportiert werden, vorzugsweise natürlich mit Elektroautos. Das ist sozusagen das vorgesehene Prozedere. Das sind die ungefähr 2.000 Fahrzeuge, die sich im Netz jeden Tag dann hier auch bewegen werden. Das ist sozusagen kein Leistungsfähigkeitsthema, aber wir müssen eben sicherstellen, dass es verlässlich und in einigermaßen kurzer Zeit dann auch zu den Sportstätten dann auch passiert. Ich hoffe, das ist sozusagen eine Antwort auf die Frage, die Sie auch gestellt haben.

Die weit gestreuten Flughäfen, hatten Sie gefragt. Auch London hat weit gestreute Flughäfen, vier sozusagen in London und Umgebung. Die sind sozusagen fast genauso weit, wie Hannover und Bremen entfernt sind. Und wenn man an Luton und Stansted denkt, ist das schon ganz schön weit weg. Also, von daher heißt das zwar London, aber hat auch vier Flughäfen gehabt. Und ähnlich ist es dann eben hier vorgesehen, dass wir versuchen, im Ausweichfall dann Hannover und Bremen zu nehmen und natürlich die internationalen Flughäfen in Frankfurt und Berlin.

Getrenntes Bezahlen hatten Sie angesprochen. Also, müssen die Leute sozusagen das zweite Flugticket ziehen dann von Berlin hier nach Hamburg, wenn sie dann hierher fliegen, was sie, glaube ich, gar nicht tun, weil es keine Flugverbindungen gibt, die daran angebunden sind. Also, es wird sicherlich sozusagen eine Kombi-Lösung geben, natürlich auch in Verbindung mit der Einsatzkarte Kombi-Lösung, die auch Reisebüros anbieten, so wie das heute auch schon der Fall ist. Also, ich glaube nicht, dass der Einzelfluggast sich die fünf oder sechs Fahrscheine einzeln kaufen muss, sondern da wird es dann sicherlich internetgestützte Angebote geben, die das dann ermöglichen.

Fährverbindung Finkenwerder. Die Fährverbindung in Finkenwerder wird nicht eingeschränkt werden durch Olympische Spiele. Ganz im Gegenteil: Es gibt da die Fährlinie, die dort verkehrt, und das wird auch zu den Olympischen Spielen stattfinden.

Das waren die Fragen, die ich –

(Abg. Heike Sudmann: Ob das mehr werden. Ob es mehr werden.)

Bitte?

(Abg. Heike Sudmann: Ob es mehr werden?)

(Zwischenruf Mehmet Yildiz)

Also, aus Anlass der Olympischen Spiele ist es jetzt auch nicht vorgesehen, dass es mehr Fährverbindungen gibt, denn immerhin haben wir natürlich dann auch die Aufgabe, die Fährverbindungen in Richtung Grasbrook auch sicherzustellen mit zusätzlichen geliehenen Fähren, die es dann geben wird.

Frau Sudmann, Sie fragten nach den 10 Prozent, die einerseits durch die Ferienzeit sozusagen erledigt wird, und dann die weiteren 10 Prozent durch das Mobilitätsmanagement und fragen, was machen die Hamburger eigentlich während der Zeit. In der Tat, wir haben also jetzt nicht, wir haben weder ein Szenario angesetzt, dass alle Hamburger fliehen, und wir haben auch kein Szenario angesetzt, wo wir sagen, alle Hamburger gehen jetzt sozusagen zusätzlich zu den Strecken. Was allerdings angesetzt worden ist, ist dann bei einem Fall sozusagen, wie er in einer Sportart stattfindet, die innerstädtisch stattfindet, Marathon, Fahrradfahren und dass natürlich dort Zuschauerinnen und Zuschauer dort an der Strecke platziert werden, die natürlich kein Eintrittsgeld, vorher kein Ticket gezahlt haben, weil natürlich der Besuch dort wie bei einem normalen Marathon auch kostenlos ist. Also, von daher, wir haben weder einen hohen Fall noch einen niedrigen Fall angenommen, sondern einfach sozusagen die normale Ferienbelastung dann auch erst einmal als Basis genommen.

Högerdamm, da, würde ich sagen, könnte vielleicht Herr Schröder ein bisschen dazu erzählen.

Das sind so die Punkte, die ich mir notiert habe.

(Zwischenruf)

Das war die A 26, die wir noch gleich...

Staatsrat Andreas Rieckhof: A 26. Es ist ja so, dass die in mindestens drei Abschnitten oder voraussichtlich drei Abschnitten gebaut werden wird. Für den ersten Bereich vom Autobahnkreuz Süderelbe, das es ja geben wird, bis zur Anschlussstelle, sie soll wahrscheinlich heißen Hafen-Süd, vielleicht auch nicht, aber jedenfalls in dem Bereich ist es so, dass der Entwurf ja fertiggestellt ist, dass wir uns jetzt um die Genehmigungsplanung kümmern und davon ausgehen, dass wir im Jahr 2016 uns auch im Planfeststellungsverfahren befinden. Für den zweiten Teil, der die Süderelbbrücke beinhaltet und auf der Hohen Schaar enden wird, sind wir noch nicht so weit, gehen aber davon aus, dass wir bis zu den Olympischen Spielen in der Lage sein werden, hier eine Anschlussstelle Hohe Schaar zu haben. Die Frage, wie laufen die Verkehre, die Aufgabe dieses Abschnittes wird es sein, Hafenverkehre insbesondere nach Norden abzufangen. Dafür wird es dann entsprechende Auf- und Abfahrmöglichkeiten natürlich geben, die es aber sowieso ja geben muss für eine Autobahnstelle. Das heißt, hier wird es darum gehen, die Haupthafenroute zu entlasten. Das ist das Ziel dieser Planung. Und eine höhere Belastung durch Olympia nehmen wir nicht an diesem Bereich, sondern eine Verlagerung, aber nicht eine höhere Belastung durch Olympia.

So, dann würde ich jetzt unsere Bahner von allen Seiten einmal bitten.

Bereichsleiter Unternehmenssteuerung und Systemsteuerung Hamburg Hochbahn

(HHA) Andreas Ernst: Ja, Herr Vorsitzender, Herr Buschhüter, die Moorkampkurve, da komme ich ein Stück weit jetzt zurück auf das Thema, das wir vorhin hatten, nämlich betriebliche Stabilität und Flexibilität. Es geht darum, dass man den gemeinsamen Linienast U2, U4 entlasten kann im Falle der Notwendigkeit. Sie wissen, dass zwei der großen Sportcluster, nämlich mit Messe-Millernort und natürlich auch OlympiaCity, an diesen beiden Linien liegen und wenn es im betrieblichen Fall notwendig wird oder auch im Störungsfalle, soll die Möglichkeit bestehen, Züge von der U2 abzuleiten auf die U3. Die Züge fahren dann über diese Linie weiter Richtung Innenstadt, sodass natürlich auch die Fahrgäste ihr Ziel

erreichen können. Bei der Moorkampkurve handelt es sich um ein Gleis, das heute vorhanden ist. Es wird nur für betriebliche Zwecke genutzt und würde dann zweigleisig ausgebaut werden müssen und zusätzlich natürlich noch mit Weichen, Signaltechnik und den entsprechenden betrieblichen Ausstattungen. Also, an sich eine Bestätigung dessen, was wir vorhin hatten. Es geht um Stabilität und Flexibilität im Olympia-Fall.

Leiter Angebotsplanung Unternehmensentwicklung S-Bahn Hamburg GmbH Michael

Hüttel: Dann werde ich zunächst zum Thema „Temporäre zweite Zugänge“ Stellung nehmen. Es sind bei den S-Bahn-Stationen Mittlerer Landweg, Klein Flottbek und Stellingen sogenannte temporäre zweite Zugänge eingetragen. Dies geschieht im Moment in erster Linie deswegen, weil wir noch keine klare ..., weil wir aufgrund eines nicht endgültigen Veranstaltungsplanes auch nicht wissen, wie sich die Zuschauermengen gegeneinander bewegen werden an diesen Stellen. Daher können wir jetzt nicht ohne Weiteres sagen, okay, es wird immer einen Fluss hinaus aus der Station geben und keinen Fluss hinein und umgekehrt. Wir sehen aber schon, dass, wenn es denn dazu käme, dass zwei gegenläufige Bewegungen da wären, dass das selbst in so einer Station wie Stellingen durchaus seine Schwierigkeiten mit sich bringen würde. Und daher sind diese drei Maßnahmen hier bisher benannt. Insgesamt, diese drei Maßnahmen haben aber ein Wertvolumen von 4,5 Millionen Euro, was insgesamt bei der Gesamtsumme dann doch im Moment etwas vernachlässigbarer ist.

Zum Thema Högerdamm habe ich mich mit dem Kollegen Herrn Schröder von der Deutschen Bahn abgesprochen, dass ich kurz etwas dazu sage. Die Strecke, um die es geht, liegt in Wahrheit, zwar heißt die Fläche Högerdamm, aber in Wahrheit liegt diese Strecke sehr stark in der Distanz zum Högerdamm und im Prinzip eher parallel zur Amsinckstraße. Sie verläuft sozusagen hinter dem, was prizeotel heute heißt, diesem Hotel, was am Högerdamm steht, und ist schon bereits vorhanden. Es handelt sich also bereits nur um die Elektrifizierung einer bestehenden, heute bestehenden Eisenbahnstrecke und es geht doch nicht darum, da mit 200 km/h durchzufahren, sondern es geht nur darum, die eingleisige Strecke zwischen Rothenburgsort und Anckelmannsplatz beziehungsweise dem Hauptbahnhof, die über Berliner Tor kommt, entsprechend zu entlasten, sodass Züge aus Richtung Berlin und Schwerin hier in einer kurzen Taktfolge in den Hauptbahnhof einfahren können und wieder ausfahren können. Weil die eingleisigen Abschnitte der nördlichen Strecke über Berliner Tor bedauerlicherweise so liegen, dass diese Züge sich sonst immer in den eingleisigen Abschnitten begegnen würden, ist hier eben eine Umfahrung aus Richtung Süden auch sinnvoll, sehr sinnvoll zu machen, um einen störungsfreien Fernverkehr zu haben an der Stelle.

Abg. Heike Sudmann: Eine Nachfrage dazu. (...)

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Sie sind ja ohnehin gleich wieder dran, aber erst ist, glaube ich, Herr Buschhüter noch einmal mit einer Nachfrage dran.

Abg. Ole Thorben Buschhüter: Ja, nur eine Nachfrage zu dieser Moorkampkurve noch einmal. Ist denn vorgesehen, die Höhen gleich anzulegen, sodass die also das Gegengleis kreuzen muss, das zweite Gleis, oder soll das sozusagen auch noch mit irgendwelchen unterirdischen Unterführungen da geregelt werden?

Leiter Angebotsplanung Unternehmensentwicklung S-Bahn Hamburg GmbH Andreas

Ernst: Also, wir befinden uns hier natürlich noch in einer sehr frühen Phase, was das angeht. Ich bin der Meinung, dass das hinterher unterirdisch und oberirdisch verlaufen wird. Wir werden also nach meinem Kenntnisstand, aber da würde ich Ihnen lieber die Antwort zu Protokoll geben, höhengleich arbeiten ohne große Überwerfungsbauwerke.

(Redaktionelle Anmerkung: Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation erklärte am 20. November 2015 Folgendes zu Protokoll:

„Ist die Moorkampkurve planfrei oder plangleich geplant?

Es handelt sich um eine planfreie Anbindung. Es ist zur Überführung der Verbindungsgleise ein Kreuzungsbauwerk zur Aufnahme von zwei Gleislagen erforderlich. Heute besteht ein eingleisiger Überbau.“)

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Gut. Frau Sudmann, sind Sie damit einverstanden, dass erst Herr Yildiz ... Ich weiß nicht, ob er auch die Seiten abarbeiten will.

Abg. Mehmet Yildiz: Ich habe eine Nachfrage nur.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Ja, dann darf er die Nachfrage stellen. Dann sind Sie danach gleich dran.

Abg. Mehmet Yildiz: Meine Nachfrage ist, diese 5.000 Fahrzeuge, wer stellt sie bereit? Weil, im Finanzkonzept habe ich diesbezüglich nichts gelesen. Ist das so, dass diese das Organisationskomitee bereitstellt oder gibt es eine Vereinbarung mit irgendeinem Unternehmen, das diese Fahrzeuge für die Zeit der Spiele bereitstellt?

Staatsrat Andreas Rieckhof: Frau Dr. Wagner.

Stellvertretene Leitung Arbeitsgruppe Transport für Olympia Dr. Tina Wagner: Also, die 5.000 Fahrzeuge, das ist in der Regel schon so, dass da versucht wird, das über Sponsoren bereitzustellen. Wir haben es jetzt aber trotzdem erst einmal quasi in der Summe in unser Konzept eingerechnet, um quasi auf der sicheren Seite zu sein.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Ja, dann hat Frau Sudmann das Wort. Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor.

Abg. Heike Sudmann: Dann mache ich doch eine Nachfrage und eine neue Frage. Also, noch einmal zu der Strecke Högerdamm-Rothenburgsort. Es geht ja weiter durch Rothenburgsort, also im Bereich Marckmannstraße. Einfach die Frage, was wird da mit Lärmschutz sein. Ist das da mit eingerechnet? Werden Sie da Lärmschutzmaßnahmen treffen? Erst einmal die Nachfrage, dann kommen die anderen.

Leiter Angebotsplanung Unternehmensentwicklung S-Bahn Hamburg GmbH Michael Hüttel: Die Strecke ist ab der Einmündung in die Amsinckstraße heute bereits als Güterverkehrsstrecke in Betrieb. Das heißt –

Abg. Heike Sudmann: Mit Lärmschutz?

Leiter Angebotsplanung Unternehmensentwicklung S-Bahn Hamburg GmbH Michael Hüttel: Die Strecke ist in Betrieb. Ich weiß nicht, was da im Moment vorgesehen ist oder was da geplant ist, aber im Moment ist die Strecke so in Betrieb. Der einzige Abschnitt, der nicht im Betrieb ist, ist der Abschnitt von der Amsinckstraßenabzweigung. Das ist sozusagen für alle, die mit dem Auto aus Richtung Süden kommen, dann kurz hinter dem Haus mit dem Stern oben drauf.

Abg. Heike Sudmann: Dem Mercedes-Stern.

Leiter Angebotsplanung Unternehmensentwicklung S-Bahn Hamburg GmbH Michael Hüttel: Da zweigt dann diese Strecke ab eingleisig von der Güterstrecke und geht in den Rangierbahnhof Högerdamm hinein. Das ist der einzige Abschnitt. Es handelt sich um 400, 600 Meter Strecke, über die wir hier reden. Und das andere ist sozusagen ... Ich vermute, da wird dann, so wie die Strecke heute zugelassen ist, wird sich da nichts extra tun.

Abg. Heike Sudmann: Ich weiß es nicht. Deswegen habe ich ja gefragt. Gut, okay. Dann mache ich jetzt weiter. Auf Seite 14 geht es noch einmal um verschiedene Maßnahmen, also um Umbauten vor allem, die jetzt ja erfolgen. Es ist ein großer Sprung, nicht? Freuen Sie sich! Da interessiert mich natürlich die Frage, wie es mit den Folgekosten ist. Wir haben ja vom Rechnungshof gelernt, dass eben auch die Folgekosten bei allen Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigt werden müssen. Und wir haben ja in Hamburg leider öfters die Erfahrung, dass Rolltreppen nicht rollen, sondern stehen, und Aufzüge nicht hinauf- und heruntergehen, sondern auch stehen. Das heißt ja auch für Hochbahn und für S-Bahn, es muss einfach dafür auch ein Budget geben. Wie weit ist das berücksichtigt?

Dann die nächste Frage. Kurz umblättern. Das haben wir vorhin schon einmal ganz kurz gestreift. Auf Seite 15, Thema Linienbus, da heißt es „die Sicherung eines stabilen Betriebsablaufes“. Herr Grote hatte schon ein bisschen dazu beschrieben, wo ich schon dachte, so, hm, ich erinnere gerade die Geschichte in Winterhude, was ist eigentlich hier mit der Müllabfuhr und so. Wie können Sie sicherstellen oder was heißt bei Ihnen, Sie wollen eben für den Busverkehr einen stabilen Betriebsablauf auf einigen Streckenabschnitten im Umfeld von Veranstaltungsorten sichern? Heißt das dann, die Straßen werden gesperrt für den Individualverkehr? Also, was ist damit gemeint?

Genau. Das andere ist eine größere Geschichte. Damit warte ich dann auch bis gleich noch.

Staatsrat Andreas Rieckhof: Also, zum Thema Folgekostenausbaues ÖPNV. Erst einmal, wenn Sie diese Frage jedes Mal stellen würden, wenn wir in Hamburg den ÖPNV ausbauen würden, dann würde ich Ihnen jedes Mal antworten, es gehört zu den systemischen Voraussetzungen einer gut funktionierenden und wachsenden Stadt, dass Sie einen leistungsfähigen und damit auch wachsenden ÖPNV vorhalten. Das bringt auch Folgekosten, aber es bringt ja auch Einnahmen. Und insofern ist es natürlich die Pflicht der Unternehmen, sich um ihre Rolltreppen auch zu kümmern und entsprechend gute Wartungsverträge zu schließen, aber ich wehre mich dagegen, jetzt die Wartungskosten von Rolltreppen dem Olympiabudget anzulasten. Da gehört es dann aus meiner Sicht auch nicht hinein.

(Zwischenruf Abg. Heike Sudmann)

Nein, deswegen sage ich das auch nur vorsichtshalber, falls das irgendjemand sagen wollte. Und was den Betriebsablauf angeht, der HVV.

Bereichsleiter Busverkehr und -angebot Hamburger Verkehrsverbund (HVV) Joachim Wiucha: Gerne, vielen Dank. Stabiler Betriebsablauf, das sind eben lenkende Maßnahmen dann auch noch einmal, die sicherstellen, dass die Fahrzeuge, wenn sie dann dort ihre Pausen haben, wenn sie dort dann eingesetzt werden, insbesondere für Shuttleverkehre auch, dass das in der Betriebsabwicklung möglichst gut und reibungslos funktioniert. Da gibt es etliche Beispiele zu Großveranstaltungen dann auch wie den Airbus-Familientag, wo so etwas dann mit deutlicher Unterstützung durch die Polizei dann eben auch möglich war. So unter dieser Rubrik sind die Dinge zu fassen, aber wir können sie noch nicht genau greifen und verifizieren, weil das Veranstaltungskonzept eben noch nicht in diesem Detaillierungsgrad vorliegt.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Gut. Dann mache ich einmal einen Vorschlag, Frau Sudmann. Sie werden ja noch einige Fragen haben, aber da Sie die Einzige sind, die hier noch Fragen hat, wäre mir das lieb, wenn Sie die jetzt formulieren würden, und der Senat gibt vielleicht immer einen Hinweis, jetzt möchte ich gerne einmal einen kleinen Cut, dass dann die Fragen auch beantwortet werden, weil, Sie sind die Einzige derzeit und die ... Ja?

Abg. Heike Sudmann: Kein Problem. Wenn der Senat sich meldet, gar kein Thema. Gut, Seite 16. Da geht es um die Südanbindung, also sprich Muggenburger Hafen. Da ist mir einfach das Verfahren gar nicht ganz klar. Das ist ja kein Teil der Autobahn. Das heißt, Sie werden da kein Planfeststellungsverfahren machen. Es ist eine normale Stadtstraße. Also, wie wird das überhaupt laufen? Ich habe ja größte Bedenken, dass es überhaupt jemals kommt, weil ich weiß, dass Sie das schon vor Jahren genau diese Südanbindung diskutiert haben, also nicht Sie, es war ein anderer Senat und andere Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen vielleicht, aber es ist damals eben verworfen worden, weil es einfach zu teuer war. Aber ich möchte einfach wissen, also erstens, was für ein Verfahren ist das. Wird es dazu, wenn es kommt ... Sie schreiben hier ja auch –

(Zwischenruf: Auf welcher Seite sind wir gerade?)

Auf Seite 16 ganz unten. Sie schreiben ja, dass das sowieso erforderlich ist, losgelöst von Olympia. Deswegen ist auch da meine Frage, ob Sie da sowieso auch Zuschüsse vom Bund bekommen würden, weil es um Hafenverkehr geht oder weil es von mir aus doch eine Autobahnanbindung ist, dass Sie einfach das Verfahren einmal darstellen. Ich gehe noch weiter ...

Staatsrat Andreas Rieckhof: Also, die Südanbindung ist mit Sicherheit eines der – ach so, ja –, ist mit Sicherheit eines –

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Herr Staatsrat, Sie haben immer das Wort, wenn Sie es wünschen.

Staatsrat Andreas Rieckhof: Danke, danke. – ist mit Sicherheit eines der Projekte, das unter Zeitgesichtspunkten jetzt unmittelbar nach dem Referendum eine absolute Priorität genießen muss, weil sie natürlich eine hohe verkehrliche Bedeutung hat mit und ohne Olympia, aber weil sie für Olympia einen wesentlichen verkehrlichen Vorteil generieren würde. Vor diesem Hintergrund sind wir natürlich hoch interessiert daran und argumentieren auch sehr dafür. Und ich glaube, das kann man auch überzeugend tun, dass dieses eine Maßnahme ist, die in ein Olympiabudget gehört. Es ist in der Tat keine Autobahn, insofern keine Bundesfernstraße, aber sie ist für das Verkehrskonzept von Olympia von hoher Bedeutung. Insofern wird sie bei den Gesprächen mit dem Bund und sie spielt bei den Gesprächen mit dem Bund auch schon eine wesentliche Rolle.

Die große Herausforderung für uns wird sein, nicht nur die Planung, sondern das Planfeststellungsverfahren und alles, was damit zu tun hat, so zu betreiben, viele Dinge möglichst auch parallel, soweit das rechtlich zulässig ist, um hier dann auch 2024 zu einer Lösung zu kommen, aber für mich ist – ich sag 'mal so – die Südanbindung, wie im Übrigen auch die Brückensituation in der Nähe des Kleinen Grasbrooks und die S4 natürlich und der Hauptbahnhof, das sind die Bereiche, um die wir uns jetzt sofort unabhängig auch von Lima und unabhängig von dem Wissen, ob wir den Zuschlag bekommen werden, vordringlich kümmern müssen, all das, was sich auf dieser Achse befindet, und das, was im Umfeld des Hauptbahnhofes sein wird. So weit erst einmal. Genauere Hinweise zu dem Verfahren können wir zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht machen.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: So, nun hatte sich zwischen- –

Staatsrat Andreas Rieckhof: Wir werden eine Gruppe einsetzen müssen, also eine Gruppe von Leuten, die dann sehr konkret – erste Überlegungen gibt es dazu schon –, die dann sehr konkret auch die entsprechenden Schritte realisiert. Das wird uns sicherlich intensiv in den nächsten Jahren beschäftigen.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Nun hatte sich zwischenzeitlich auch Herr Duge noch einmal gemeldet mit einer Nachfrage. Die nehmen wir natürlich auch an. Herr Duge.

Abg. Olaf Duge: Ja, vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich bin immer ganz gerührt, wie sich Frau Sudmann darum Sorgen macht, dass die Anliegen der GRÜNEN auch nachdrücklich berücksichtigt werden. Vielen Dank dafür, aber ich muss einmal ganz ehrlich sagen, nach den Ausführungen, die ich hier bisher gehört habe, habe ich keine Sorgen, dass der Aspekt der Nachhaltigkeit hier zu kurz kommt, sondern ich denke, dass das ein leidtragendes Planungsmotiv ist, das sich hier durchzieht.

Dennoch könnten Sie uns vielleicht noch einmal erläutern, in welchen Kooperationen Sie zusagen nicht nur Ihre internen Expertisen, sondern auch externe Expertisen mit hineinholen, und zwar einerseits natürlich innerhalb der Fachbehörden, aber auch darüber hinaus, Verkehr geht ja über das Bundesland hinaus, insbesondere inwieweit Sie kooperieren auch mit benachbarten Bundesländern, insbesondere hier mit Schleswig-Holstein, wenn es um die Verkehrsplanung und -entwicklung auch im Zusammenhang mit Olympia geht.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Herr Staatsrat.

Staatsrat Andreas Rieckhof: Das ist natürlich ein sehr, sehr weites Feld, das wir da aufmachen. Da gebe ich einmal an unsere Verkehrsentwicklungsplanung. Frau Dr. Wagner.

Stellvertretene Leitung Arbeitsgruppe Transport für Olympia Dr. Tina Wagner: Ja, wir nutzen natürlich die sowieso bestehenden Abstimmungswege. Also, wir sind ja mit verschiedenen Abteilungen im Amt im Kontakt mit den Nachbarländern. Das nutzen wir einerseits, um uns auszutauschen zu den notwendigen Projekten. Wir haben ganz konkret uns sehr intensiv mit den Kieler Kollegen ausgetauscht, was die im Prinzip vorsehen. Die haben ja auch ein eigenes Mobilitätskonzept erarbeitet in Abstimmung mit dem Gutachter von uns. Das sind, denke ich einmal, so die wesentlichen Abstimmungswege, die wir im Moment nutzen, also einerseits die sowieso üblichen Wege und andererseits eben ganz gezielt jetzt für das Mobilitätskonzept Olympia mit Kiel.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Gut, dann ist Frau Sudmann wieder dran. Wie viele Fragen haben Sie denn noch?

Abg. Heike Sudmann: Ich zähle die jetzt nicht durch. Das ist mir ein bisschen zu mühselig, weil ich hier zwischendurch auch noch eine einschiebe, nämlich bevor ich jetzt den Straßenverkehr verlasse. Auf der Folie, die Sie heute vorgestellt haben ... Ich bin ja immer fleißig am Vergleichen, was Sie am 18. September 2015, was Sie am 10. November 2015, was Sie heute vorgestellt haben. Auf Seite 20, da fehlt ein ganz wichtiger Punkt aus meiner Sicht. Auf der Folie, die Sie noch am Dienstag, den 10. November 2015, vorgestellt haben, stand da als vierter Kullerpunkt oder eckiger Punkt „möglichst weniger zusätzlicher Straßenverkehr“. Warum ist der Punkt jetzt nicht mehr da?

(Zwischenrufe)

Das ist kein Scherz. Ich meine, Herr Thering, im Gegensatz zu Ihnen finde ich es gut, wenn wir weniger Mief haben.

Staatsrat Andreas Rieckhof: Das Thema ist –

Abg. Heike Sudmann: Nein, nein, nein.

Staatsrat Andreas Rieckhof: Das kann man ganz einfach beantworten. Wir sind die Folien durchgegangen. Hier ist das Thema „Betriebliche Anpassung öffentlicher Verkehr“. Insofern, natürlich will man durch öffentlichen Verkehr weniger Straßenverkehr oder möglichst wenig

zusätzlichen Verkehr haben, aber das Thema ist sozusagen noch einmal etwas verschärft worden. Da ist keine politische Weiterentwicklung hinter jetzt innerhalb von drei Tagen, sondern das ist ein redaktionelles Thema. Hier geht es um Bahnen/Busse/Fähren nutzen, Betriebliche Anpassungen Öffentlicher Verkehr. Das ist das Thema. Dass das natürlich auch das Ziel hat, die Straßen zu entlasten, ist logisch und gebe ich hiermit dann auch gerne noch einmal zu Protokoll.

Abg. Heike Sudmann: Also, für die anderen, die es gerade nicht mitgeschnitten haben: Ich bin auf dem PowerPoint-Vortrag Seite 20 und das finde ich schon erstaunlich, wenn Sie von Dienstag bis heute den Punkt weglassen, aber das ist meine Bewertung und ich habe Ihre Erklärung verstanden, aber ich finde sie nicht nachvollziehbar.

Ich komme zu Seite 17 „Olympisches Routennetz“. Ich verstehe es jetzt erst einmal richtig, das gesamte Netz mit den Alternativrouten und allem Drum und Dran hat eben 180 Kilometer und einige Abschnitte davon werden die sogenannten Olympic Lanes? Da geht meine Frage eigentlich an Herrn Holstein. Jetzt ist er gerade raus. Schade, weil, Herr Holstein hat nämlich am Dienstag in der Pressekonferenz gesagt, na ja, es ist ja noch gar nicht sicher, ob wir wirklich Olympic Lanes machen. Da würde ich jetzt einfach gerne wissen ... Es ist nicht Herr Holstein. Doch. Dann mache ich es gleich noch einmal.

Dann mache ich erst die nächste Frage und frage gleich noch einmal, wenn Herr Holstein wieder da ist.

(Zwischenrufe)

Ja, aber er muss ja seinen Anfang hören.

Staatsrat Andreas Rieckhof: Wir sehen uns in der Lage, auch selber zu den Olympic Lanes etwas zu sagen. Ist ja unsere Zuständigkeit.

Abg. Heike Sudmann: Ja, ich finde es auch schön, Ihre Version zu hören.

Leiter der Arbeitsgruppe Transport für Olympia Raimund Brodehl: Also, in der Tat, wir haben ein Routennetz, welches sich auf insgesamt 180 Kilometer ungefähr beschränken dürfte. Welche Maßnahmen dort hinterlegt sind, habe ich ja vorhin schon genannt, welche Maßnahmen möglich sind und um sozusagen das flüssige Vorankommen der olympischen Familie zu ermöglichen. Eine dieser Maßnahmen könnte die Einrichtung von Olympic Lanes sein, an bestimmten Stellen, wo es einfach erforderlich ist, könnte es sein, um dem Ziel zu genügen, sozusagen den olympischen Verkehr am Stau vorbeizubringen und dann zügig zu der Sportstätte.

Welche technischen Möglichkeiten uns in neun Jahren zur Verfügung stehen, um Olympic Lanes überflüssig zu machen, das kann ich an der Stelle noch gar nicht sagen. Es kann gut sein, dass, wenn man die technische Fortentwicklung weitertransportiert, dass über die Kommunikation zwischen Auto und Ampel beispielsweise Olympic Lanes völlig überflüssig sind. Deswegen können wir an der Stelle wirklich nicht sagen, an welchen Stellen und in welchem Umfang die Olympic Lanes tatsächlich zwingend erforderlich werden. Sie können ein Instrument sein, müssen aber nicht unbedingt.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Bitte, weiter.

Abg. Heike Sudmann: Danke. Vielen Dank. Auf Seite 18, da geht es jetzt um den Radverkehr und Fußverkehr. Im letzten Absatz auf Seite 18 heißt es: „Das olympische Radverkehrsnetz baut auf dem bis 2024 geschaffenen Velorouten auf.“ Ich habe jetzt mir diese kleingedruckten 14 Seiten angeguckt und ich habe ehrlich gesagt nicht so wirklich gefunden, was zusätzlich kommt. Ich habe nur einen Abschnitt gefunden, da geht es um die Waidmannstraße. Die ist vielleicht geschätzt irgendwie anderthalb Kilometer lang. Deswegen meine Frage, was wird zusätzlich wegen Olympia am Veloroutennetz gebaut oder ist es

einfach so, das Veloroutennetz wird weiter geplant, wie es bisher geplant war, und es soll dann, wenn es fertig ist 2024, oder das, was bis dahin fertig ist, genutzt werden.

Staatsrat Andreas Rieckhof: Herr Brodehl?

Leiter der Arbeitsgruppe Transport für Olympia Raimund Brodehl: Also, wir gehen davon aus, dass 2024 die Velorouten alle fertig sind. Die Velorouten sind hier dargestellt als rotes Liniennetz und dort lassen sich die wesentlichen olympischen Verkehre, was den Radverkehr betrifft, auch abwickeln. Dazu gibt es zusätzlich Verbindungen, die hier gelb dargestellt sind, die den Anforderungen sozusagen genügen müssen, die Anforderungen, die eben auch die Velorouten dann haben. An der Stelle muss tatsächlich nachgebessert werden oder nachjustiert werden zusätzlich zu dem, was ohnehin in dem Bereich der Velorouten auch dann nötig ist. Das sozusagen der Unterschied zwischen dem normalen Routennetz und dem Veloroutennetz.

Abg. Heike Sudmann: Dann auf Seite 24. Da habe ich einfach nicht verstanden, das ist der letzte Absatz über Nummer 6.2 ... Da heißt es: „Daneben gibt es Trassen und Flächen für die Olympische Familie.“ Also im Umfeld der Sportstätten. Was ist damit genau gemeint?

Leiter der Arbeitsgruppe Transport für Olympia Raimund Brodehl: Wo meinen Sie?

Abg. Heike Sudmann: Seite 24, dritter Absatz von oben, erster Satz.

(Zwischenrufe)

Zu Protokoll?

Stellvertretene Leitung Arbeitsgruppe Transport für Olympia Dr. Tina Wagner: Ja, vielleicht kann ich da einmal etwas zu sagen. Also, wir haben natürlich das ...

(Zwischenrufe)

Jetzt. Jetzt darf ich. Wir haben ja das olympische Routennetz und wir müssen natürlich auch die olympischen Routen an die Sportstätten heranführen und da braucht es natürlich gewisse Logistikflächen, sag ich 'mal, wo dann im Prinzip so Vorfahrtsbereiche und so weiter dann sind. Also, das unter anderem ist eben damit gemeint.

Abg. Heike Sudmann: Dann auf Seite 25. Da geht es um den Stadtteil OlympiaCity und da heißt es im vorletzten Absatz, letzter Satz: „Die Bewohner sollen maximal 25 Prozent aller Wege mit dem Auto zurücklegen.“ Da interessiert mich zum einen der Stellplatzschlüssel, der für OlympiaCity zugrunde gelegt wird, und vor allen Dingen interessiert mich hier zum Stichwort Nachhaltigkeit, zum Stichwort Herr Duge und Sorge um die GRÜNEN, wo die innovativen Konzepte jetzt sind, die ich hier finde, die sagen, wir machen etwas besonders Nachhaltiges, und ob Sie zum Beispiel überlegen – das wäre ja einmal etwas Besonderes –, dass Sie sagen, wir bieten hier an, wer dort eine Wohnung hat, der kriegt keinen Stellplatz dazu, sondern der kriegt ein Großkunden-Abo, neue Verträge mit der Hamburger Hochbahn, um einmal so etwas in Gang zu bringen. Dann kämen Sie auch eher auf die 25 Prozent.

(Zwischenrufe)

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Ja also, wir sind ja schon bei Seite 25 und mein Vorschlag war vorhin, dass Frau Sudmann ihre Fragen erst einmal stellt und wenn der Senat sagt, jetzt will ich erst einmal antworten, dann machen wir das, um vielleicht ein wenig Beschleunigung hineinzubringen. Dann hat Frau Sudmann noch das Wort und Sie sagen, jetzt wollen wir erst einmal wieder antworten.

Abg. Heike Sudmann: Ich gucke den Senat immer freudig an und wenn der antworten möchte, lasse ich ihn auch antworten, aber wir machen weiter, ich bin ja schon fast, ich glaube, ich bin sogar schon fast durch.

(Zwischenruf)

Ja ja, ganz enttäuscht, genau. Auf Seite 28, das ist der Bereich – ich muss gucken, Ergebnisse und Fazit –, da taucht das auf, was schon öfters gesagt wurde im dritten Absatz: „Ohnehin geplante Projekte werden durch Olympia beschleunigt.“ Da will ich einfach einmal wissen, wie die beschleunigt werden, weil, Sie haben vorhin schon gesagt, die Projekte laufen, die Verhandlungen laufen so oder so, ob Olympia kommt oder nicht, was Sie jetzt meinen, was wirklich durch Olympia schneller kommt, was nicht olympiabedingt ist.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: So, wir haben jetzt noch die Seiten 29 und 30. Dann sind wir durch.

(Zwischenrufe)

Seite 29 und 30.

(Zwischenrufe)

Abg. Heike Sudmann: Ich sage doch, ich bin jetzt erst einmal durch und warte auf die Antworten. Ich habe zu Seite 29 und 30 zurzeit keine Frage.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Möchte der Senat antworten? Okay.

Staatsrat Christoph Holstein: Herr Vorsitzender, Frau Abgeordnete, zum Thema Stellplatzschlüssel müssten wir gucken, ob wir das so schnell wissen. Zum Thema HVV-Tickets, inwieweit man Miete oder sonstige Verhältnisse koppeln kann, also wie wir den Ticketkauf für olympische Sportveranstaltungen koppeln können an ...

(Zwischenruf)

Sorry?

Abg. Heike Sudmann: Ich hatte gefragt nach wegen dem Stellplatzschlüssel. Es soll ja darum gehen, dass der neue Stadtteil möglichst wenig Autoverkehr hat. Und da habe ich nach innovativen Konzepten gefragt für die Bewohnerinnen, die da zukünftig hinkommen, und ob da zum Beispiel überlegt wird, dass man sagt, hier werden gar keine Stellplätze errichtet, sondern wir werden hier modellhaft für Hamburg anfangen zu sagen, es gibt ein Kombiticket sozusagen oder dass wir hier als Großkunden ein Großkundenabo haben. Wohnung mieten und Großkundenabo, so etwas in der Richtung. Da wollte ich wissen, weil da die Innovationen sind, weil, das wäre etwas Nachhaltiges.

Staatsrat Christoph Holstein: Okay. Das kann man im Prinzip erst beantworten, wenn man mit denjenigen gesprochen hat, die diese Wohnungen zur Verfügung stellen beziehungsweise die bauen. Also wenn wir bei den Unternehmen, die Wohnungen bauen, wenn wir da innovative Unternehmen haben, die sagen, wir bieten so etwas an, ist das denkbar. Man kann das aber jetzt noch nicht planen, weil wir eben noch nicht genau wissen, ob die Unternehmen, die das machen, und die Firmen, die dann vermieten, ob die sich auf so etwas einlassen.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Frau Sudmann.

Abg. Heike Sudmann: Ich habe einfach (...)

Staatsrat Christoph Holstein: Herr Brodehl bitte, Frau Dr. Wagner.

Stellvertretene Leitung Arbeitsgruppe Transport für Olympia Dr. Tina Wagner: Ja, also, die Argus hat ja für die OlympiaCity das Mobilitätskonzept gemacht auch und es, meine ich, auch veröffentlicht. Und die empfehlen eben 0,4 pro Wohneinheit als Stellplatzschlüssel. Und ja, das müssen wir natürlich dann gewährleisten, dass das auch in die entsprechende Weiterentwicklung dann der Konzepte einfließt.

Vorsitzender des Ausschusses für Sport und Olympia: Keine weiteren Fragen? Ich sehe jetzt auch keine weiteren Wortmeldungen mehr. Dann haben wir von „Hamburgs Bewerbung um die Olympischen und Paralympischen Spiele – Aktualisierter Sachstandsbericht Mobilitätskonzept“ Kenntnis genommen. Ich danke den Senatsvertretern herzlich für ihre Hinweise und ich würde jetzt aufrufen wollen den Tagesordnungspunkt 3. Und ich glaube, wir beenden das Wortprotokoll jetzt auch, weil, unter „Verschiedenes“ brauchen wir es, glaube ich, nicht.

gez.

Frauke Bai

Zu TOP 3 (nur Ausschuss für Sport und Olympia):

Bereisung des Kleinen Grasbrooks

Der Vorsitzende teilte mit, dass es am 8. Dezember 2015 am frühen Nachmittag die Möglichkeit geben werde, den Kleinen Grasbrook zu besichtigen.

Landesschwimmfest und Nikolausschwimmen

Abg. Juliane Timmermann regte an, für den Ausschuss für Sport und Olympia eine fraktionsübergreifende Staffel zu stellen.

Abg. Thomas Kreuzmann ergänzte, es könnten diesbezüglich auch die Bezirksabgeordneten angesprochen werden.

gez.

Karl Schwinke (SPD)
(Vorsitz)

gez.

Thomas Kreuzmann (CDU)
Schriftführung

gez.

Frauke Bai
(Sachbearbeitung)