

Meinungsbild der Kernarbeitsgruppe

Das Meinungsbild der Kernarbeitsgruppe zeigt auf einen Blick die wichtigsten Planungsalternativen, Aspekte und Forderungen, die im Beteiligungsprozess diskutiert wurden. Zum Abschluss des Verfahrens hatten die Mitglieder der Arbeitsgruppe die Möglichkeit, ein Votum (stimme zu / lehne ab / neutral) zu den einzelnen Statements abzugeben.

Das Meinungsbild ist eine Entscheidungshilfe für den Hamburger Senat, wenn dieser über die Verkehrsprojekte im Hamburger Süden befindet.

Statement

Beirat für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg (Michael Weinreich)	Bezirksamt Hamburg-Harburg (Jörg Penner)	Bezirksamt Hamburg-Mitte (Thorsten Schulz)	BSU / Amt LP (Carola Hoffenreich)	BSU / Amt V (Klaus Franke)	GAL-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte (Dr. Michael Osterburg)	Handwerkskammer Hamburg (Christine Beine)	Hans-Jürgen Maass	IBA Hamburg 2013 GmbH (Prof. Dr. Hartmut Topp)	igs Hamburg 2013 GmbH (V. für Weijgang Denien Claus Kriegs)	Runder Tisch Moorburg (Rainer Böhmssen)	SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg (Frank Wiesner)	SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte (Metin Hakverdi)	Stadtelbeirat Veddel (Jens Hadel)	Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V. (Frank Wylezol)
---	---	---	--------------------------------------	-------------------------------	--	--	-------------------	---	--	--	--	---	--------------------------------------	--

1 INTEGRIERTES GESAMTMOBILITÄTSKONZEPT

1.1	Für den Süderelberaum wird ein integriertes Gesamtmobilitätskonzept entwickelt.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	
1.1.1	Das Konzept wird bis zum November 2010 ausgearbeitet.	+	o	o	o	+	+	-	+	o	o	o	+	+	o	-
1.1.2	Das Konzept wird im Auftrag der BSU von einem externen Verkehrsgutachter in Zusammenarbeit mit einem Stadtplanungsbüro ausgearbeitet.	o	o	o	o	o	+	o	-	+	o	+	+	+	+	-
1.1.3	Das Konzept wird federführend von der BSU ausgearbeitet und von einem externen Verkehrsgutachter begleitet und beurteilt.	o	o	o	+	+	o	o	+	-	o	o	-	-	o	+
1.1.4	Die beteiligten Akteure wirken bei der Auswahl von Sachverständigen mit.	+	-	o	+	-	o	o	+	+	o	+	+	+	+	-
1.1.5	Im Konzept werden u. a. die aktuellen Gutachten und Konzepte für Straße und Schiene im Rahmen eines integrierten gesamtheitlichen Verkehrskonzeptes zusammengeführt.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
1.1.6	Das Konzept befasst sich mit dem Verkehr im Bezirk Harburg, den Gebieten der Regionalausschüsse Wilhelmsburg und Veddel sowie in Finkenwerder.	+	+	+	+	+	+	o	+	+	+	+	+	+	+	-
1.1.7	Die betroffenen Akteure, insbesondere die Bürger in den betroffenen Stadtteilen, werden durch umfassende und transparente Bürgerbeteiligung an der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes beteiligt, die bereits in der Phase der Zieldefinition und Klärung des Rahmens beginnt.	+	-	o	+	+	+	o	+	+	o	+	+	+	+	-
1.1.8	In einem ersten Schritt wird mit allen Akteuren Konsens hergestellt über Ziele des Verfahrens und der Beteiligung sowie über die Ziele der künftigen Verkehrs- und Stadtentwicklung im Hamburger Süden.	+	-	o	o	-	-	o	+	+	o	+	+	+	+	-
1.1.9	Im Konzept wird das Ziel formuliert, den Verkehr im Süderelberaum im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung (sustainable mobility) aktiv zu steuern.	+	+	o	o	o	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-
1.1.10	Die Ziele orientieren sich an den verkehrspolitischen Zielen der BSU, wie sie für Hamburg als „European Green Capital 2011“ formuliert wurden. Sie definieren den Hamburger Süden in diesem Sinne als Modellregion.	+	-	o	o	+	+	o	+	+	+	o	+	+	+	o
1.1.11	Zentrale Ziele eines Gesamtmobilitätskonzeptes für den Hamburger Süden (siehe Fußnote 1, letzte Seite)	+	+	o	o	-	-	+	+	+	o	+	+	+	+	-
1.1.12	Die Sicherung von Umwelt und Wirtschaft sowie soziale Aspekte müssen im Mobilitätskonzept angemessen berücksichtigt werden.	+	+	o	o	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
1.1.13	Das Konzept hat die Aufgabe, die unterschiedlichen Anforderungen von Mobilität und Umweltschutz – insbesondere den Schutz der Wohngebiete sowie der Gesundheit der Menschen – auszubalancieren.	+	+	o	o	+	o	+	+	+	+	+	+	+	+	-
1.1.14	Das Konzept soll Entlastungsmöglichkeiten im Zentrum Harburgs vom starken Bahnverkehr mit erfassen.	o	+	o	+	o	o	+	+	+	o	+	+	+	+	+
1.1.15	Der Bund und das Land Niedersachsen werden an geeigneter Stelle in die Konzeptentwicklung mit einbezogen.	+	+	o	o	-	+	+	+	o	o	+	+	+	+	+
1.1.16	Das Konzept ist verkehrsartenübergreifend angelegt und berücksichtigt die Punkte in Fußnote 2 (siehe letzte Seite)	+	+	o	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
1.1.17	Das Konzept berücksichtigt auch innovative, künftige Entwicklungen in der Verkehrsbewältigung, wie z.B. automatisierte Fahrzeuge für die hafeninterne Containerumfuhr (AGV), elektrisch angetriebene PKW (einschließlich automatisierte Verkehre), neuartige Schienenfahrzeuge (VECTUS / NBP) oder automatisierte Binnenschiffe.	+	o	o	+	-	+	+	+	+	o	-	+	+	+	+
1.1.18	Für das Konzept werden die Bedarfszahlen, wie z.B. zum künftigen Hafenverkehr, zusammengestellt und die Quell- und Zielverkehre genau erfasst.	+	+	+	o	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	o
1.1.19	Die begonnene Verkehrsanalyse wird auf alle oben genannten Verkehrsarten ausgeweitet.	+	o	+	+	-	+	o	+	+	+	+	+	+	+	o
1.1.20	Das Konzept berücksichtigt die Folgen der geplanten Aufhebung des Freihafens, des im Ausbau befindlichen Terminals östlich des Kohlbrandes sowie des Projektes 24/7 der Logistikinitiative Hamburg.	+	+	o	+	+	o	+	+	+	+	o	+	+	+	+
1.1.21	Im Konzept werden die Auswirkungen der Planungen auf das Straßennetz sowie auf die vorhandenen Wohnquartiere dargestellt.	+	+	+	o	+	+	o	+	+	+	+	+	+	+	+
1.1.22	Das in Arbeit befindliche kleinräumige Verkehrskonzept für Wilhelmsburg wird in das Gesamtkonzept integriert.	+	+	+	+	+	+	o	+	+	o	+	+	+	+	o

Statement	Beirat für Stadtentwicklung Wilhelmsburg (Michael Weinreich)	Bezirksamt Hamburg-Harburg (Jörg Penner)	Bezirksamt Hamburg-Mitte (Thorsten Schulz)	BSU / Amt LP (Carola Hoffenreich)	BSU / Amt V (Klaus Franke)	GAL-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte (Dr. Michael Osterburg)	Handwerkskammer Hamburg (Christine Beine)	Hans-Jürgen Maass	IBA Hamburg 2013 GmbH (Prof. Dr. Hartmut Topp)	IGS Hamburg 2013 GmbH (V. für Weizang Denien Claus Kriegs)	Runder Tisch Moorburg (Rainer Böhnisen)	SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg (Frank Wiesner)	SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte (Metin Hakverdi)	Stadteilbeirat Veddel (Jens Hadel)	Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V. (Frank Wylezol)
1.1.23 Für den Bezirksamtsbereich Harburg wird – in Erweiterung des Auftrags – ebenfalls ein kleinräumiges Verkehrskonzept ausgearbeitet und in das Gesamtkonzept integriert.	+	+	o	o	-	-	o	+	+	o	+	+	+	+	o
1.1.24 Für die Veddel wird – in Erweiterung des Auftrags – ebenfalls ein kleinräumiges Verkehrskonzept ausgearbeitet und in das Gesamtkonzept integriert.	+	+	+	o	+	+	o	+	+	o	o	+	+	+	o
1.1.25 Das Gesamtverkehrskonzept entwickelt unterschiedliche Szenarien für die Verkehrsentwicklung im Hamburger Süden.	+	+	+	+	+	-	o	+	+	+	+	+	+	+	o
1.1.26 Eine Entscheidung über einen neuen Trassenverlauf der Hafenuerspanne (HQS) wird erst nach Abschluss des Gesamtverkehrskonzeptes getroffen.	+	+	o	+	-	-	-	+	+	o	+	+	+	+	-
1.1.27 Entscheidungen mit langfristiger Wirkung, wie z.B. Anträge auf Bundesfernstraßenausbau, erfolgen erst, wenn ein Gesamtverkehrskonzept vorliegt und öffentlich diskutiert worden ist.	+	-	o	-	-	-	-	-	-	o	+	+	+	-	-

2 WILHELMSBURGER REICHSSTRASSE

Wilhelmsburger Reichsstraße als Boulevard																
2.1	Die Wilhelmsburger Reichsstraße soll nicht an die Bahntrasse verlegt werden, sondern auf der jetzigen Trasse als „Boulevard“ zu einer stadtrträglichen Straße umgebaut werden.	o	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+	o	o	-	-
2.1.1	Es wird ein Plan erstellt, aus dem hervorgeht, wie sich die Verkehrsmengen (ca. 40.000 Fahrzeuge/Tag) verteilen (Vermeidung von Ausweichverkehren durch Wohngebiete und in andere Stadtteile (Veddel)).		o	o	-	-	-	-	+			+	o	o	-	-
2.1.2	Die Geschwindigkeit auf der WRS wird auf 50 km/h reduziert.		-	o	-	-	-	-	-			+	o	o	o	-
2.1.3	Es werden ampelgesteuerte Querungen (v.a. für Fußgänger im Bereich des Parks) eingerichtet.		o	o	-	-	-	-	-			+	o	o	-	-
2.1.4	Es erfolgt die Herstellung eines innovativen, baukulturell gut gestalteten Lärmschutzes (u.a. wird offenporiger Asphalt aufgetragen).	+	o	o	-	-	-	o	o			+	o	o	+	+
2.1.5	Geprüft werden mögliche neue Anschlüsse, insbesondere um die Wohnstraße Harburger Chaussee zu entlasten. und ggf. neue Bereiche für Wohnbebauung zu erschließen.		o	o	-	-	-	o	o			+	o	o	o	+
2.1.6	Der Anschluss Wilhelmsburg-Mitte sollte beibehalten werden, weil die bisherigen Verkehrsbeziehungen auf diesen Knoten ausgerichtet sind.	+	o	o	-	-	+	o	o			o	o	o	+	+
	Geprüft wird die (ggf. temporäre) Reduzierung auf drei Spuren plus Abbiegerspur.		-	o	-	-	-	-	-			o	o	o	-	-
2.1.7	Es wird geprüft, inwieweit die Zahl der Regionalzüge zwischen Hamburg Hbf. und Harburg erhöht werden kann und wie mehr und längere S-Bahnen eingesetzt werden können.	+	+	o	-	o	+	+	+			+	+	+	+	+
2.1.8	Es wird geprüft, inwieweit die Evakuierung der Bevölkerung im Falle eines Deichbruches auch bei dieser Variante sicher gestellt ist.	+	o	o	-	o	-	+	+			+	+	+	+	+
2.1.9	Die Bahntrasse bleibt in ihrer Funktion auf Dauer bestehen und wird künftig eher mehr als weniger Verkehr tragen müssen. Folgende Punkte sollten daher geprüft werden:	+	+	o	-	o	-	-	+			o	+	+	o	+
	Geschwindigkeitsreduzierung der S-Bahnen (insbesondere nachts und am Wochenende).	+	-	o	-	-	-	o	+			+	-	-	o	o
	Reduktion des Trassenquerschnitts um ca. ein Drittel durch Verlegung von Gütergleisen	+	o	o	o	-	-	o	+			+	o	o	o	o
	Vielfältiger, moderner Lärmschutz.	+	+	o	o	o	+	o	+			+	+	+	+	+

Ausbau der Wilhelmsburger Reichsstraße im Bestand																
2.2	Die Wilhelmsburger Reichsstraße wird im Bestand ausgebaut	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	o	-	-	-	o
2.2.1	Die Option einer HQS-Anbindung im Norden und Süden bleibt erhalten.	-	o	o	-	-	-	o	o			o	o	o	+	+
2.2.2	Eine Fertigstellung sollte kurzfristig erfolgen.	-	o	o	-	-	-	o	-			o	-	-	-	+
2.2.3	Der geplante Volkspark wird mit Lärmschutzmaßnahmen geschützt.	+	o	o	-	-	-	o	-			o	o	o	o	+

Statement	Beirat für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg (Michael Weinreich)	Bezirksamt Hamburg-Harburg (Jörg Penner)	Bezirksamt Hamburg-Mitte (Thorsten Schulz)	BSU / Amt LP (Carola Hoffenreich)	BSU / Amt V (Klaus Franke)	GAL-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte (Dr. Michael Osterburg)	Handwerkskammer Hamburg (Christine Beine)	Hans-Jürgen Maass	IBA Hamburg 2013 GmbH (Prof. Dr. Hartmut Topp)	igs Hamburg 2013 GmbH (V. für Weijgang Denien Claus Kriegs)	Runder Tisch Moorburg (Rainer Böhmisen)	SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg (Frank Wiesner)	SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte (Metin Hakverdi)	Stadtelbeirat Veddel (Jens Hadel)	Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V. (Frank Wylezol)
-----------	---	---	---	--------------------------------------	-------------------------------	--	--	-------------------	---	--	--	--	---	--------------------------------------	--

Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahn															
2.3	Für den Fall, dass die Hamburger Bürgerschaft die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahntrasse beschließt, sollen umfassende Ausgleichsmaßnahmen, bzw. Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung berücksichtigt werden.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2.3.1	Entlang der gesamten Trasse wird ein durchgehender Lärmschutz nach höchsten Standards zugesichert.	+	0	+	+	-	+	0	+	+	+	+	+	+	+
2.3.2	Die Ergebnisse des Lärmforums sind zu berücksichtigen.	+	0	+	+	0	+	0	+	+	0	+	0	+	+
2.3.3	Die Lärmschutzmaßnahmen werden von der Stadt gemeinsam mit der DB entwickelt und umfassen die WRS sowie die heutigen und künftigen Bahngleise.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2.3.4	Eine „Entdröhnung“ der Eisenbahnbrücken wird angestrebt.	+	+	0	+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2.3.5	Es werden – soweit der Lärmschutz nicht gemindert wird – besonders zukunftsweisende und stadtvträgliche Lärmschutzlösungen umgesetzt, wie z.B. begrünte Lärmschutzwände und/oder -wälle.	+	+	0	+	+	0	+	+	+	+	+	0	0	+
2.3.6	Der Lärm in den Wilhelmsburger Wohngebieten östlich der Bahn wird soweit verringert, dass die Werte unter den gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerten nach der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV – liegen, z.B. in allgemeine Wohngebieten unter 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts.	+	0	0	0	-	0	+	+	+	0	+	+	+	-
2.3.7	Die Bahngleise und die verlegte Wilhelmsburger Reichsstraße werden zwischen der Kornweide und dem Buscher Weg eingehaust.	+	-	0	-	-	0	0	0	0	+	+	+	+	0
2.3.8	Der Einsatz von offenporigem Asphalt auf gesamter Länge wird geprüft.	+	+	+	+	+	+	+	+	0	+	0	0	+	+
2.3.9	Es wird eine moderne Tempo-Streckenüberwachung eingerichtet.	+	0	0	+	0	+	+	+	+	+	+	+	+	0
2.3.10	Es soll ein breiter Mittelstreifen mit dauergrünen Pflanzen gegen Feinstaub umgesetzt werden.	+	0	0	0	-	0	0	+	0	+	-	-	+	0
2.3.11	Es wird geprüft, ob der Straßenquerschnitt auf maximal 26 Meter (RQ 26) beschränkt werden kann; der Bedarf von Standstreifen wird ebenfalls geprüft.	+	+	+	+	-	-	0	+	+	0	+	+	+	-
2.3.12	Prüfung von weiterer Reduzierung der Fahrbahnbreite auf bis zu 19 Meter, u.a. durch Verzicht auf Standstreifen.	+	+	+	-	-	-	-	+	+	0	+	+	+	-
2.3.13	Die Höchstgeschwindigkeit soll auf maximal 80 km/h festgelegt werden.	+	+	+	+	+	+	0	+	+	+	+	+	0	-
2.3.14	Es soll geprüft werden, ob die Höchstgeschwindigkeit nachts weiter reduziert werden kann.	+	-	0	+	-	0	0	+	+	0	+	0	0	-
2.3.15	Im Umfeld der neuen Anschlussstelle Rotenhäuser Straße werden besondere Schutzmaßnahmen für die Wohnbebauung umgesetzt (z.B. Absenkung)	+	0	0	0	+	0	0	+	+	0	+	-	-	0
2.3.16	Die Anschlussstelle wird an der Neuenfelder Straße und nicht wie vorgesehen an der Rotenhäuser Straße realisiert.	+	+	0	-	-	+	+	0	-	0	+	+	+	0
2.3.17	Der Erhalt einer Anschlussstelle in Wilhelmsburg Mitte wird geprüft.	+	+	0	-	-	+	0	+	+	0	0	-	-	+
2.3.18	Ein Tunnel statt einer Brücke am Ernst-August-Kanal soll geprüft werden.	+	-	0	0	-	+	+	+	+	0	+	+	+	0
2.3.19	Es wird die Möglichkeit eines Landschaftsdeckels in der Wilhelmsburger Mitte zwischen neuer BSU und WEZ mit integrierten Bhf. und ZOB als Alternative zu der jetzt geplanten neuen IBA-Brücke geprüft.	+	-	0	-	-	0	+	+	+	0	+	+	+	0
2.3.20	Die Idee einer „Energietrasse“, d.h. einer vollständigen Einhausung der gemeinsamen Trasse von Bahn und Straße mit einer Leichtbauhalle, deren Dachfläche für Energiegewinnung genutzt werden kann, wird geprüft.	+	+	0	+	-	+	+	+	0	+	+	+	+	0
2.3.21	Ein kreuzungsfreier Radschnellweg in der anbaufreien Zone neben der eigentlichen Trasse soll entstehen.	+	0	0	0	-	+	0	+	+	0	+	+	+	0
2.3.22	Die bestehende Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße wird komplett zurück gebaut – in Teilabschnitten, die zur Erschließung jetziger (bzw. künftiger Bebauung) unabdingbar sind, müssen neue Straßenabschnitte geplant werden	+	+	0	+	+	+	0	+	+	0	0	+	+	0

Statement	Beirat für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg (Michael Weinreich)	Bezirksamt Hamburg-Harburg (Jörg Penner)	Bezirksamt Hamburg-Mitte (Thorsten Schulz)	BSU / Amt LP (Carola Hoffenreich)	BSU / Amt V (Klaus Franke)	GAL-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte (Dr. Michael Osterburg)	Handwerkskammer Hamburg (Christine Beine)	Hans-Jürgen Maass	IBA Hamburg 2013 GmbH (Prof. Dr. Hartmut Topp)	IGS Hamburg 2013 GmbH (V. für Weizgang Denien Claus Krieger)	Runder Tisch Moorburg (Rainer Böhmisen)	SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg (Frank Wiesner)	SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte (Metin Hakverdi)	Stadteilbeirat Veddel (Jens Hadel)	Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V. (Frank Wylezol)
2.3.23 Tempo 30-Zonen in Wohngebieten der Elbinseln, besonders entlang der Georg-Wilhelm-Straße sowie Niedergeorgswerder Deich – Kirchdorfer Straße, sollen geprüft werden.	+	+	o	+	+	+	+	+	+	o	+	+	+	+	+
2.3.24 Die Wohnbebauung in der Harburger Chaussee muss insbesondere vor dem Lärm des Schwerlastverkehrs geschützt werden. Neben einer Temporeduzierung auf 30 Km/h sollen auch bauliche Änderungen in Betracht gezogen werden.	+	o	o	o	-	+	o	+	+	o	+	+	+	+	-
2.3.25 Der ÖPNV soll gestärkt werden, z.B. durch Erhöhung des S-Bahn-Taktes zwischen Hbf. und Harburg, Ausbau des Buslinien- und Fährnetzes (mit Anleger im Spreehafen) sowie einer Optimierung der Anschlüsse (z.B. S Veddel, A-Menge-Platz und Kornweide).	+	+	o	+	o	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
2.3.26 Die Einrichtung eines Eilbusses vom S-Bhf. Neugraben in den Hamburger Westen (S-Altona, S-Othmarschen, S-Bahrenfeld, S-Stellingen, U-Hagenbeck) wird geprüft.	+	o	o	+	o	+	+	+	+	o	+	+	+	+	o
2.3.27 Die Umsetzung des Velorouten-Konzeptes aus dem Weißbuch der Wilhelmsburger Zukunftskonferenz wird weitergeführt (inkl. der Öffnung des Zollzaunes am Spreehafen und einer Fuß-/ Radverbindung an der A1-Nordereilbrücke).	+	+	o	o	o	+	o	+	+	o	+	+	+	o	o
2.3.28 Verkehrsmindernde (hauptsächlich für Schwerlastverkehr) und -sichernde Maßnahmen in Harburg (besonders auf der Bremer, Winsener und Neuländer Straße) sind zu prüfen.	o	+	o	o	+	o	+	+	+	+	o	+	+	+	-
2.3.29 Die Pläne für zukunftsfähige, nachhaltige Stadtentwicklung und neues Wohnen auf den frei werdenden Flächen in Wilhelmsburg werden rasch konkretisiert.	o	+	o	o	+	+	o	+	+	+	+	o	o	+	o
2.3.30 Es wird geprüft, inwieweit die Evakuierung der Bevölkerung im Falle eines drohenden Deichbruchs auch nach einer Verlegung der WRS sicher gestellt ist.	+	+	+	+	+	-	o	+	+	o	+	+	+	o	o

3 HAFENQUERSPANGE

Einstellung des Prüfverfahrens für die Südvariante und Ertüchtigung des Straßennetzes ohne Autobahnen																
3.1	Die Süd- und die Nordvariante der Hafenspanne werden von der Stadt Hamburg nicht weiter verfolgt. Stattdessen werden mit hoher Priorität ein Mobilitätskonzept für den Hamburger Süden und eine Ertüchtigung des Hafennetzes ohne Autobahnen angestrebt.	+	-	o	-	-	+	-	+	+	o	+	o	o	-	-
3.1.1	Der ÖPNV muss vorrangig gestärkt, gefördert und konsequent ausgebaut werden (mehr Kapazitäten für Pendler, Anbindung der Hafenbetriebe).	+	+	o	o	o	+	o	+	+		+	+	+	o	
3.1.2	Der Wegfall der Zollgrenzen soll – nach Klärung der verkehrlichen Folgen – so schnell wie möglich erfolgen.	+	+	o	+	o	+	o	+	+		+	o	o	+	
3.1.3	Der Knoten Neuhof muss entschärft und kreuzungsfrei ausgebaut werden.	+	o	o	o	-	+	+	+	o		+	o	o	-	o
3.1.4	Die Köhlbrandbrücke muss saniert oder neu gebaut werden.	+	o	o	+	o	-	+	+	+		+	o	o	o	+
3.1.5	Der Schwerlastverkehr muss durch gezielte Maßnahmen aus den Wohngebieten herausgehalten werden.	+	+	o	+	+	+	+	+	+		+	+	+	+	o
3.1.6	Die Zukunft Moorburgs muss geklärt werden.	+	+	o	o	o	+	o	+	+		+	+	+	o	o
3.1.7	Die bestehenden Naherholungsgebiete in Wilhelmsburg und Moorburg werden dauerhaft gesichert.	+	+	o	o	o	+	o	o	+		+	+	+	o	o
3.1.8	Es gilt sicherzustellen, dass – insbesondere in Veddel und Neuland – bei einer Lösung ohne Hafenspanne keine autobahnähnlichen Straßen entstehen.	o	o	o	o	-	+	o	-	+		+	+	+	+	+
3.1.9	In Wohngebieten müssen Lärmschutzmaßnahmen entlang der Bestandsstraßen realisiert werden.	+	o	o	o	o	+	+	o	+		+	+	+	+	+
3.1.10	Wenn auf eine Hafenspanne verzichtet wird, ist auch ein Verzicht auf die A26 zu prüfen, mit der der Pendlerverkehr zusätzlich gestärkt würde.	+	+	o	-	-	-	-	o	o		+	+	+	o	-
3.1.11	Prüfung von Alternativrouten (für das Hafennetz) über die Zweibrückenstraße und/oder per Tunnelung des Spreehafens.	+	o	o	o	-	+	o	o	+		+	+	+	+	-

Statement	Beirat für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg (Michael Weinreich)	Bezirksamt Hamburg-Harburg (Jörg Penner)	Bezirksamt Hamburg-Mitte (Thorsten Schulz)	BSU / Amt LP (Carola Hoffenreich)	BSU / Amt V (Klaus Franke)	GAL-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte (Dr. Michael Osterburg)	Handwerkskammer Hamburg (Christine Beine)	Hans-Jürgen Maass	IBA Hamburg 2013 GmbH (Prof. Dr. Hartmut Topp)	igs Hamburg 2013 GmbH (V. für Weijiang Denen Claus Kriegs)	Runder Tisch Moorburg (Rainer Böhmisen)	SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg (Frank Wiesner)	SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte (Metin Hakverdi)	Stadtelbeirat Veddel (Jens Hadel)	Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V. (Frank Wylezol)
-----------	---	---	---	--------------------------------------	-------------------------------	--	--	-------------------	---	---	--	--	---	--------------------------------------	--

Einstellung des Prüfverfahrens für die Südvariante und Fortsetzung der Planung für die Nordvariante															
3.2	Die Prüfung einer Südvariante der Hafenspanne wird eingestellt. Stattdessen wird die linienbestimmte Nordvariante weiter verfolgt.	0	-	0	-	-	-	-	-	0	-	0	0	0	-
3.2.1	Im Bereich des Spreehafens muss die Hafenspanne in einem Tunnel geführt werden, um Wohngebiete nicht zu belasten und den „Sprung über die Elbe“ nicht zu behindern.	+	0	0	0	-	-	0	-			+	+	+	0
3.2.2	Bei Realisierung der Nordvariante müssen anderweitige Entlastungsmaßnahmen für Harburg/Bostelbek geprüft werden.	0	0	0	0	-	-	0	+			+	+	+	0

Fortsetzung der Prüfung der Südvariante															
3.3	Die Südvariante der Hafenspanne wird weiter umfassend geprüft. Dabei sollen insbesondere die im Beteiligungsverfahren genannten Aspekte näher untersucht werden.	-	+	+	+	+	-	+	+	-	0	-	0	0	+
3.3.1	Aktuelle Ermittlung der Bedarfe.	+	+	0	+	+	+	-	+			+	+	0	0
3.3.2	Auswirkungen auf den Ort Moorburg.	0	+	0	+	+	+	0	+			+	+	0	0
3.3.3	Prioritär sollte eine Querung der Süderelbe als Tunnelösung untersucht werden.	+	0	0	+	0	+	0	+			+	+	0	0
3.3.4	Auch die Variante einer Führung nördlich um Moorburg ist zu prüfen.	0	+	0	+	+	-	0	+			+	+	0	0
3.3.5	Auswirkungen durch Tunnelbau und Lärm sowie Feinstaub auf Anwohner im Bereich Kornweide.	+	+	0	+	+	+	+	+			+	+	+	0
3.3.6	Auswirkungen auf Naherholung insbesondere für Bewohner der Großwohnsiedlung Kirchdorf. Es gilt, mögliche spätere Nachverdichtungen in Kirchdorf-Süd zu berücksichtigen.	+	+	0	+	-	+	0	+			+	+	+	0
3.3.7	Die künftige städtebauliche Situation der Brücke(n) im Bereich Kattwyk soll geprüft werden.	+	+	0	+	+	+	+	+			+	+	0	+
3.3.8	Integration der Maßnahme in ein Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum bis Ende 2010.	+	0	+	+	+	0	-	+			-	-	+	-
3.3.9	Auswirkungen auf die Investitionen der Stadt Hamburg im Zuge der IBA sowie des Sprunges über die Elbe.	+	+	0	+	0	0	0	+			+	+	0	0
3.3.10	Als besondere Lärmschutzmaßnahme ist auch die Absenkung der Trasse in bestimmten Bereichen zu überprüfen.	+	+	0	+	+	+	0	+			+	+	0	0
3.3.11	Die Entlastungswirkung für den Bereich Harburg/Bostelbek muss detailliert überprüft werden, insbesondere im Hinblick auf die umweghafte Linienführung der Südvariante.	+	+	0	0	+	0	0	+			+	+	0	0
3.3.12	Weiterhin gilt es zu überprüfen, welche Aspekte im Zusammenhang mit der Südvariante zu einer bestmöglichen Bündelung der Verkehre führen und durch welche Maßnahmen der Verkehr aus den Wohngebieten herausgehalten werden kann.	+	+	0	+	+	0	+	+			+	+	0	0
3.3.13	Die Südvariante der Hafenspanne ist für die Hafenswirtschaft von großer Bedeutung und sollte zügig realisiert werden, ohne dabei aber die wichtigen sozialen und ökologischen Belange außer Acht zu lassen.	-	+	0	0	+	-	+	-			-	-	-	+
3.3.14	Durch komplementäre Maßnahmen zur Hafenspanne (z.B. Ausbau ÖPNV, Radverkehr) gilt es sicherzustellen, dass der Straßenverkehr durch die neue Autobahn nicht weiter zunimmt.	+	+	0	+	-	+	0	+			+	+	+	0
3.3.15	Überprüfung, wie die verkehrlich wichtige Anschlussstelle Moorburg an der A7 an ihrer heutigen Stelle erhalten bleiben kann.	0	+	0	-	-	+	+	+			+	+	0	+
3.3.16	In die Überprüfung muss auch die Variante über die A253 und die Neuländer Straße mit einbezogen werden.	+	-	+	0	+	+	+	+			+	+	-	0
3.3.17	Um unnötige Planungskosten zu vermeiden, werden bis zum Vorliegen des Gesamtverkehrskonzeptes keine Gutachten zur Prüfung der Südvariante in Auftrag gegeben.	+	-	0	-	-	-	-	+			+	+	+	-

Statement

Beirat für Stadtteilentwicklung Wilhelmsburg (Michael Weinfeld)
Bezirksamt Hamburg-Harburg (Jörg Penner)
Bezirksamt Hamburg-Mitte (Thorsten Schulz)
BSU / Amt LP (Carola Hoffenreich)
BSU / Amt V (Klaus Franke)
GAL-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte (Dr. Michael Osterburg)
Handwerkskammer Hamburg (Christine Beine)
Hans-Jürgen Maass
IBA Hamburg 2013 GmbH (Prof. Dr. Hartmut Topp)
igs Hamburg 2013 GmbH (V. für Weifgang Denien Claus Kriegs)
Runder Tisch Moorburg (Rainer Böhmisen)
SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Harburg (Frank Wiesner)
SPD-Bezirksfraktion Hamburg-Mitte (Metin Hakverdi)
Stadtelbeirat Veddel (Jens Hadel)
Verband Straßengüterverkehr und Logistik Hamburg e.V. (Frank Wylezol)

4 SONSTIGES

4.1	Innerhalb der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt soll eine Stabsstelle eingerichtet werden, die die Stadtentwicklungsplanungen mit den Verkehrs- und Umweltaspekten verbindet.	+	o	o	-	-	-	o	+	o	o	+	+	+	o	-
4.2	Bei allen weiterführenden Planungen sind die Belange der Bürgerinnen und Bürger durch eine umfassende Beteiligung zu berücksichtigen und die Ziele der Beteiligung im Vorwege detailliert zu benennen.	+	+	o	-	o	-	o	+	+	+	+	+	+	+	-
4.3	Alle Unterlagen zu den Planungen (auch diejenigen, die nach Abschluss dieses Beteiligungsverfahrens erarbeitet werden), sollen auf der Internetseite zum Verfahren zur Verfügung gestellt werden.	+	+	+	+	+	o	o	+	+	o	+	+	+	+	+

Fußnote 1 zu Statement 1.1.11:

Zentrale Ziele eines Gesamtmobilitätskonzepts für den Hamburger Süden:

- Die Erhaltung und Verbesserung der Elbinseln als Wohnorte
- Die Sicherung der Zukunft Moorburgs als Wohnort
- Die Entlastung der Wohngebiete insbesondere vom Schwerlastverkehr
- Effektiver Schutz vor Lärm und anderen Schadstoffen
- Keine Bevorzugung von Wohngebieten nördlich der Norderelbe gegenüber jenen südlich der Norderelbe
- Keine Abwertung der bestehenden Wohngebiete durch Verkehrs-Trassen
- Die Verkehrsplanung darf nicht auf bereits benachteiligte Stadtteile benachteiligend wirken (Zerschneidungseffekte, Segregation, Unwirtlichkeit)
- Klimaschonung,
- Ressourcenschonung,
- Sparsamer Flächenverbrauch,
- Entlastung der Wohngebiete insbes. vom Schwerlastverkehr,
- Effektiver Schutz vor Lärm und Schadstoffen,
- Keine Bevorzugung einzelner Wohngebiete,
- Schonender Umgang mit bestehenden Wohngebieten.

Fußnote 2 zu Statement 1.1.16:

Das Konzept ist verkehrsartenübergreifend angelegt und berücksichtigt:

- PKW, LKW, Schwerlastverkehr
- ÖPNV, MIV, nichtmotorisierten Verkehr
- Hafenverkehr, Stadtverkehr, Fernverkehr
- Schiengüterverkehr und Hafenbahn
- Personen- und Güterverkehr auf dem Wasser
- Autobahnen und Bundesfernstraßen, Hauptverkehrsstraßen der Stadt, Bezirksstraßen, HPA-Straßen.