

STATIONSRUNDGANG

Station 1: Wilhelmsburger Reichsstraße im Bestand

Vorteile:

- Lärm und Schadstoffe, die die WRS verursacht, rücken nicht in unmittelbare Nähe eines stark bebauten Wohngebiets
- Fast keine
- Die Bürger glauben, dass diese Variante eine Bundesstraße bleibt und nicht irgendwann zur Autobahn wird

Nachteile:

- Immobilienwertverluste in großer Höhe zu erwarten
- Neue WRS: Ende Vogelhüttendeich wird zum Lärmghetto! Lärm-Stereo
- Chance, viel neuen Wohnraum zu schaffen, wird vergeben. Wilhelmsburg braucht tausende neuer Wohnungen, auch damit öffentliche Infrastruktur langfristig gesichert werden kann (Nachfragestabilisierung)
- IGS-Park bleibt geteilt. Anziehungskraft (auch über 2013 und die Elbinsel hinaus) schwindet. Doch Besucher/Nutzer sind über 2013 hinaus notwendig, um die Angebote profitabel betreiben zu können. Ansonsten droht Verödung nach 2013.

Sonstiges:

- Niedersachsen soll sich eigene Autobahn schaffen
- Wer beabsichtigt Verkehr zu reduzieren? (Z.B. Containerlager)
- Autobahnverkehr raus aus dem (Wohn-)Stadtteil Wilhelmsburg
- Lärmschutz muss mit der DB sinnvoll koordiniert werden
- Verlegung der Reichsstraße teilt Wilhelmsburg in 2 Stadtteile → zu breite Trasse Zerschneidung wird abgelehnt
- Verkehrsleitsystem, um LKW möglichst aus Wohngebieten rauszuhalten
- Geschwindigkeitsbegrenzung und Rückbau der Reichsstraße führt automatisch zur Beruhigung, siehe Boulevard-Lösung
- Grundsätzlich nicht sinnvoll: Ausbau zu Autobahnen/autobahnähnlichen Straßen in Wohn- und Stadtgebieten. Das ist unmodern und ungesund! Anderswo werden Millionen (wieder) ausgegeben um diese Bausünden zu „reparieren“
- Lärmschutzmöglichkeiten müssen sehr kritisch betrachtet werden!
- Die Anschlussstelle im Norden verringert den Verkehr in der Mitte nicht. Es gibt z.B. am Bahnhof ein P+R-Haus, zu dem alle Autos durch die Mitte fahren müssen oder aber gleich durch Kirchdorf oder den Westen fahren

Station 2: Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße

Vorteile:

- Grundstücke, die momentan von der WRS betroffen sind, würden eine Wertsteigerung erfahren, Eigenheimer können durch den Verkauf gute Gewinne erwirtschaften
- Wir hören von Lärmreduktion. Wie soll der Lärmschutz in der Realität aussehen?
- Entlastung Reiherstiegviertel und Wilhelmsburg West
- Option auf Schaffung Siedlungsachse Richtung Spreehafen → Kleiner Grasbrook → ca. 2000 Wohnungen neu in Wilhelmsburg
- Lärmschutz: Chance Vertical Gardens als hochattraktiven Lärmschutz zu realisieren → Top-Produkt für IGS

Nachteile:

- Die Bahn war schon immer unzuverlässig!

- Nachteil wenn kein Tunnel unter Ernst-August-Kanal: Vernichten von Siedlungsoptionen/Naturraumentwicklung
- Abfahrt Rotenhäuser Straße ist Nonsens. Dann haben wir umso mehr Verkehr in der Dratelnstraße/Ruppertstraße/Thielenbrücke/Rotenhäuser Straße
- Gefahrguttransporte (Kerosin → Flughafen) direkt im Wohngebiet (Bahnhofsviertel) Viareggio/Italien Mai 2009 [Anm. der Red.: Hinweis auf einen Unfall, bei dem ein Kesselwagen in einem Wohngebiet wegen Radreifenbruch entgleiste, explodierte und mehrere Personen in den Tod riss]
- Planungen DB bleiben unberücksichtigt
- Lärmschutz ohne Gesamtkonzept Straßen + DB ineffektiv
- Wertminderung der Immobilien in Kirchdorf. Fast nur Eigenheimer...
- Um wie viel steigt der Lärm in der Rotenhäuser Straße? Da sie ja jetzt die gestrichene Abfahrt Neuenfelder Straße ersetzt? Der Lärm kommt direkt ins Wohngebiet.
- Warum hat man Georgswerder beim Lärmschutz vergessen?
- Verlegte Reichsstraße macht Wilhelmsburg nicht schöner → Barriere „nur“ verschoben/versetzt
- Viele Hochhäuser: bei mir (?) kein Lärmschutz wirksam
- Zerschneidungswirkung wird nur zum Teil aufgehoben. (Unterlagen DEGES, CD von August: zweispurige Straße bis Harburger Chaussee vorgesehen.)
- Abriss von Häusern m Vogelhüttendeich notwendig
- Die Rotenhäuser Straße ist jetzt eine Anliegerstraße!
- CO2 kommt allen Kirchdorfern zugute
- Entweder ersatzlose Streichung der Reichsstraße durch die Wilhelmsburger Mitte oder Tunnel von der HafenCity bis zur Süderelbbrücke
- Wegzug von jungen Familien steht unmittelbar bevor
- Alt-Kirchdorf wird den Immobilien-Haien, die in die IBA investieren, geopfert!
- Warum wird der Osten bei Georgswerder bestraft? Sind die Einwohner nicht schon genug gestraft?
- Was ist mit dem Lärmschutz für den Ernst-August-Kanal???
- Hochwertige B-Pläne in Georgswerder können nicht mehr realisiert werden!!!
- Gleich guter Lärmschutz für alle Bewohner an der Bahn muss gewährleistet sein! Lärmschutz Katenweg: bisher 2,5 m? Richtung Norden: 7 m hohe Wände? Alle müssen gleichwertig „gut“ vorm Lärm geschützt werden!
- Bahnhofsviertel: Wohnbebauung dicht an der Bahn: direkt vor den Fenstern der Bewohner 7 m hohe Lärmschutzwände?

Sonstiges:

- Wir brauchen nicht nur Lärmschutz, sondern auch eine Lösung für den Gestank!!! Der überwindet Grenzen. Nur Gestank ist grenzenlos ☺
- Mieter können wegziehen. Eigenheimer sitzen fest!! Grundstücke schon jetzt unverkäuflich oder mit unzumutbarem Verlust!!
- Wo bleibt das Schwimmbad?
- Zeigt die mittlere Visualisierung die Rotenhäuser Straße?
- Wo soll der „städtische Entwicklungsraum“ eigentlich genau sein? (Bebauungspläne)
- Lärmschutz an der Ostseite der Bahn muss unbedingt über die Brücke Dove-Elbe/Ernst-August-Kanal verlängert werden
- Lastenausgleich für Georgswerder wird durch neue Lasten „ausgeglichen“!!!
- Und die BUS kommt sowieso nicht nach Wilhelmsburg
- Tunnelung am Ernst-August-Kanal müsste favorisiert werden!
- Mehr Verkehr auf B75/4 in Harburg (Bremer Str./Winsener Str.)

Station 3: Wilhelmsburger Reichsstraße als Boulevard

Vorteile:

- Grundsätzlich (HQS) von Vorteil für Fischbek-Neugraben-Hausbruch – BI B73/BI „Lärm macht krank“ Harburg-Süderelbe
- Weniger Emissionen in den Wohngebieten
- Keine Beeinträchtigung der Natur der Dove-Elbe-Achse
- Ein schöneres Stadtbild, vielleicht mit Geschäften ?!
- Weniger Lärm, wenn WRS „zivilisiert“ wird
- Weniger Feinstaub & Schwermetalle
- Weniger Unfälle durch Geschwindigkeitsbegrenzung!
- LKW-Umgehung
- Keine Abwertung der angrenzenden Wohngebiete
- Weniger Zerschneidung von Wohngebieten
- Weniger Lärm
- Geschwindigkeitsbegrenzung → nachhaltige Lärmreduzierung → auch bei E-Autos
- Neuländer Straße: Nutzung weniger schädlich als Kornweide
- Station 3: endlich ein durchdachter Vorschlag, der den Titel „Sprung über die Elbe“ verdient. Note: 1
- Weniger Immissionen – in Wohngebieten, – in Gesamt-Wilhelmsburg
- Verkehrsaufkommen („Transitverkehr“) reduziert sich automatisch durch Geschwindigkeitsbegrenzung
- Förderung der Innenentwicklung, da keine HQS und verlegte Reichsstraße, die die Zerschneidung und Zersiedelung fördern würden
- Aufwertung der Gesamtstadt HH (Wilhelmsburg 4 km von der City)
- Neuländer Straße hätte weniger Umweltbelastung
- Feinstaubreduzierung, CO₂-Minderung
- Keine Metropole baut eine Autobahn 9 km von der Innenstadt. Verkehr gleichmäßig auf Stadtteile verteilt. Wilhelmsburg entlastet.

Nachteile

- Unklare Auswirkungen auf Verkehrsfluss während Umbauzeit
- Finanziert so etwas der Bund?
Zweifel, ob Hamburg einspringen würde.
- Trennwirkung wird nicht aufgehoben. Ein Boulevard hat auch breite Wege für Fußgänger entlang beider Seiten → Trasse wird noch breiter
- Ohne Autobahn-Argumente
- Lösung ohne Autobahn
- *Zunahme des Verkehrs am Zollhafen! Veddel (Feuerwache)*
- *Versuch einer Lösung auf Kosten anderer „Stadtteile“!*
- *Zunahme des Verkehrs*
 - o *Harburger Chaussee*
 - o *Veddel*
 - o *Tunnelstraße (Zoll)*
- *Mehr Verkehr auf Georg-Wilhelm-Straße, Kirchdorfer Straße, Niedergeorgswerder Deich*
- *Verlagerung von Schwerlastverkehren in Wohngebiete*
- *Neuländer Straße wird belastet → auch da wohnen Menschen*
- *Wo bleibt der Verkehr?*

Station 4: Nordvariante Hafenquerspange (linienbestimmt)

Vorteile:

- Bei neuer Köhlbrandbrücke: endlich Rad-/Fußweg über die Elbe möglich
- Würde Moorburg entlasten!
- Tunneloberseite könnte z.B. für Freizeitnutzung hergerichtet werden und der Tunnel könnte gleichzeitig Hochwasserschutz sein. Nutzt dem Hafen mehr, wenn man von Notwendigkeit ausgeht (was ich bezweifle)
- Bei einer Tunnelung schonendste Variante für die Natur und Stadtentwicklung in Wilhelmsburg!
- Weniger Wohnbebauung betroffen

Nachteile:

- Trennung/Barriere zur Elbinsel, wenn nicht getunnelt!
- Verhindert Zusammenwachsen mit den Communities nördlich der Elbe, z.B. via Rad
- Nordvariante verhindert Stadtentwicklung (genauso wie die Südtrasse)
- Die Südvariante macht 2 Stadtteile platt
- Sowohl Nord- als auch Südvariante als Lückenschluss im Fernstraßennetz überhaupt nicht notwendig. → Lückenschluss über Maschen bereits da und zukünftig (da im Bau) über Kaltenkirchen, daher völlig überflüssig. Verpulverung von Steuergeldern!!!
- Zerstörung von Wohngebieten
- Verhinderung der Entwicklung im Norden Wilhelmsburgs
- Begrenzte Sichtweise:
Verkehr Hamburger Süden als Ganzes!
zu teuer!
Belastung Spreehafen + Wohngebiete (wie überall)

Sonstiges

- beide Variante belasten zu stark Wilhelmsburg
- Kann die Lagerhaltung auf der Straße reduziert werden?
- Die Grundidee für diese Strecke stammt aus den 1940er Jahren. Autobahn durch das Reiherstiegviertel? Nein danke.
- Ausbau der Seehafenstraße in Harburg ohne Autobahn.
- Weg vom Autobahndogma, hin zu einem vernünftigen Konzept ohne Autobahnen, aber mit Verkehrs-/LKW-Leitsystemen
- Prinzipiell KEINE Autobahnplanungen im Hamburger Süden → Ausbau bestehender Straßen ist zu bevorzugen
- Sozialer Absturz einer intakten Wohngebietes (Austausch der Bevölkerung).
Generationsvertrag zerbricht. (Häuser, die von den Vätern an die Nachkommen weitergegeben werden)
- Stehen die Kosten über Mensch und Natur?
- Vorliegende Verkehrsplanung schafft Hamburgs größtes innerstädtisches Ghetto
- In der Betrachtung Kfz/24h fehlt die B73 in Fischbek-Neugraben-Hausbruch
ca. 40.000 Kzf/24f, davon 10% LKW
- Ob Nord oder Süd → Keine Autobahn!
- 1 Autobahn in der Mitte der Stadt? Hallo Schilda! Und wir dürfen zahlen!
- Problem: Die Belastung der B73
- *HQS als 2-spurige LKW-Straße, ggf. automatisiert*

Station 5: Südvariante Hafenquerspange (Vorzugsvariante)

Vorteile:

- für FHH: die Bewohner hauen alle ab! Freigabe zur Hafenerweiterung + für noch mehr Logistik

Nachteile:

- verhindert Verbindung nach Harburg
- Landschaftsraum und Artenschutz werden massiv geschädigt!
- Südlicher Eingangs-(/Einfahrts-)Bereich nach Wilhelmsburg abschreckend
- Lärmbelastung/insbesondere Moorburg → Lebensqualität
- Südliche Variante ist der KQG unbekannt und im Gutachten der DEGES nicht enthalten. Vorzugsvariante???
- Keine erkennbare Lärmreduzierung für Bostelbek
- Geld + Chancen verspielt, weil DB + Hafenbahn völlig unberücksichtigt
- Eine Verlegung südlich des Umspannwerks macht die Verlegung der AS Moorburg überflüssig.
- Kornweide bisher zweispurig, zukünftig dann 8(!) Spuren, davon 6 Spuren im Trog!
- Verlagerung nach Süden ist nicht untersucht. Konfliktfelder???
- 115 Jahre Traberzucht(Ecke Finkenriek/Kornweide) älteste Traberzuchtstätte Deutschlands steht vor dem Aus in Wilhelmsburg
- Wohngebiet stark betroffen
- Wichtige Punkte wie Schule Stübenhofer Weg/Kirchdorf Süd
- Problem: Doppeltrasse!
- Naturschutzgebiet Heuckenblock tangiert
- Sogverkehr im Wilhelmsburger Süden
- Isolierte Betrachtung von Straße und Bahn
- Problem: Erschütterungen + Bodenverhältnisse Kornweide
- Kinderbauernhof und Schule Stübenhofer Weg sind stark durch Lärm und Verkehr durch offene Troglösung betroffen
- Wohnquartier Kirchdorf lässt jungen Familien nur die eine Chance: nämlich aus Kirchdorf wegzuziehen. Das kann nicht sein!!
- Absolute Zerstörung von Wohngebieten, die „gewachsen“ und „intakt“ sind. Wohin sollen wir + wer bezahlt uns, was wir in Haus und Garten gesteckt haben? Wo finden wir bezahlbaren Wohnraum in der Stadt mit Haus und Garten?
- Lückenschluss Fernstraßennetz ist bereits realisiert (Maschen und zukünftig bei Kaltenkirchen), daher: weiterer Lückenschluss völlig unnötig und eine Verschleuderung von Steuergeldern vor dem Herren!!! Bund der Steuerzahler lässt grüßen!!!
- Zerstörung von Kirchdorf
- Autobahn zerstört Wohnhäuser, Pferdewiesen, Natur, Traditions-Trabergestüt, zerstört Wohngebiete in Kirchdorf
Autobahnerweiterung in der Nähe Kirchdorf-Süd + Schule + Autobahn-Bau (HQS) → absolut wohnunverträglich
- Welche Entlastungs-/Schutzmaßnahmen sind für den vorderen Teil der Kornweide/Georg-Wilhelm-Straße bis B4/B75 geplant? Meines Wissens keine! **HIER WOHNEN AUCH LEUTE!!!!**
- Klimaneutraler IBA-Hausbau neben der Autobahn (Hauland)??????
- Zerschneidung der Siedlungen Finkenriek/Alt-Kirchdorf
- Zerstörung des Naherholungs- und Naturschutzgebietes Heuckenblock
- Massive Lärm- und Abgasbelastung
- Wieso macht man den „Sprung über die Elbe“ möglich (also für andere, die hier noch nicht wohnen), während man die, die hier wohnen – an der Kornweide z.B. – für den Bau der HQS dort „wepscheucht“ und „wohnungslos“ und „heimatlos“ macht? Das ist

extrem ungerecht und man fühlt sich wie ein Bürger „2. Klasse“, den man nach Belieben wegscheuchen kann. Das passiert an anderen, „besseren“ Ecken Hamburgs nicht!

- Warum neben der Kornweide noch eine zusätzliche Autobahn, die den Wilhelmsburgern gar nichts nützt?
- Ständige Lärm- und Abgasstörung der Anwohner
- Absoluter Wertverlust der Häuser
- Autoverkehr von Pendlern wird erheblich mehr, Schienenverkehr schrumpft
- *Realisierung, wenn überhaupt, nur langfristig, da Eingriffe auf Privatgrundstücken (Kornweide) nötig → langwierige Gerichtsprozesse*
- *Große Gesundheitsbelastung durch Knotenpunkte der Verkehre*
 - o *Tiefschlafphasen*
 - o *Ferien zu Hause ohne Erholungswert*
- *Erhöhter Verlust an Naherholung für Siedlung im Nahbereich von Industrie (Mercedes Benz, Hafenlogistik, Güter)*

Sonstiges:

- Planungsgrundlagen gehen von falschen Entwicklungen aus!
- Durch den Bau der Köhlbrandbrücke wurde Neuhof als unbewohnbar erklärt und abgerissen. Durch den Bau der Süderelb-Brücke über den Kattwyk → Moorburg?
- Verlegung der Reichsstraße um den Stadtteil nicht zu zweischneiden, aber HQS? Das ist Zerteilung bzw. Zerstörung von Kirchdorf!
- Was passiert eigentlich mit den Wettern? Wilhelmsburg liegt überall erheblich unter dem Meeresspiegel, sodass ständige Entwässerung notwendig ist
- WRS-Verlegung als Quasi-Autobahn? Dafür haben wir nicht in der Zukunftskonferenz gearbeitet
- Tunnellösung unter der Süderelbe muss gewährleistet werden
- Kein Nachweis für Notwendigkeit vorhanden!!!!!!
- Brückenbauwerke sind ein MASSIVER Einschnitt ins Stadtbild!
- Die BSU braucht eine Verkehrsabteilung, nicht isoliert Straßenbau
- Hamburg zerstört sich jede sinnvolle Stadtentwicklung in Moorburg
- Warum werden die Lärmbelastungen wie in einer Salami taktik Straße + Schiene getrennt? Ein Schelm, wer hierin Vorsatz vermutet
- Lärmschutz muss baukulturellen Ansprüchen gerecht werden
- Station 5 zeigt eine neue A7-Anbindung, die bislang nicht diskutiert/begutachtet wurde (3.9.09)
- Wo wird für Fahrradstrecken gesorgt? Immer noch zu wenig öffentliche Verkehrsmittel!
- *Wenn das Ding weder für den Hafen notwendig ist (HPA fordert nur weitere Süderelbquerung) noch durch den Hafen verläuft, wieso heißt es dann HAFENquerspange?*

Station 6: Gesamtheitliches Verkehrskonzept/Verfahren/Allgemeines

- Wilhelmsburg: Mehr Autobahnen, mehr Güterverkehr, kein Schwimmbad, keine Fachärzte
- Die Landwirtschaft im östlichen Wilhelmsburg wird noch weiter verdrängt bzw. zur Aufgabe gezwungen. Viele Betriebe stehen vor dem Aus!
- Warum wird nicht mit „offenen Karten“ gespielt?
- Keine Autobahn durch unsere Mitte!

- Sinn eines Kontraktes am Ende des Beteiligungsprozesses leuchtet nicht ein, wenn dort lediglich Argumente gesammelt werden, die zuvor kaum ernsthaft diskutiert wurden!
- Moorburg als „günstige Möglichkeit“? Lärmschutz, Emissionen etc.
- Hauptakteur DB fehlt
- Großraumbetrachtung Norddeutschland fehlt völlig
- Herr von Beust lässt verlauten, dass die Entscheidung trotz Bürgerprotesten für eine Verlegung der WRS fallen wird! → Wozu dann noch Beteiligungsverfahren???
- Fachliche Beratung fehlt total. Es gibt das übliche Ungleichgewicht zwischen Behörde und Bürgern. Bürgernähe wird nur vorgegaukelt. Es ist doch sowieso schon alles entschieden.
- ...und was ist mit der Gesundheit der Bürger?
- Was ist mit den Menschen? In welcher Studie sind die Schäden der Menschen? (Gesundheit, Häuser)
- Es werden Informationen vorenthalten! – immer neue Varianten
- Keine neuen Autobahnen für die Elbinsel! Es fehlt immer noch das Gesamtkonzept...! Alle doktern im Detail, keiner will das Gesamte sehen...!
- Der neue Pufferbahnhof wird gar nicht betrachtet!
- Wo bleibt der wirklich effektive Lärmschutz? – Tunnellösungen – Einhausungen – Gesundheitsschutz – Grundrecht im Deutschen Grundgesetz!
- Moorburgs Zukunft sollte in der Stadtentwicklung liegen! Nicht in einer unnötigen Verkehrs-Brache!
- Keine Einzellösungen ohne Gesamtkonzept! Hamburg „verbaut“ sich den Sprung über die Elbe in Richtung Süd-West!
- „Rückkehrprämie“ + E-Auto für Menschen aus dem Umland, um Pendlerverkehre zu reduzieren. D.h. Bauland in Hamburg muss bereitgestellt werden.
- Strategien, endlich Containerlager aus bewohntem Gebiet & von der Kaikante weg zu verlagern, fehlen noch. Endlich Chance automatisierten Hafenanbindungsverkehr zu realisieren, darf nicht vertan werden!
- Großes Manko am Verfahren: keine interaktive 3D-Simulation mit authentischen Auswirkungen (Lärm, Licht,...)
- Technische Aspekte der Verkehrsbeeinflussung kommen zu kurz (z.B. automatisierter Tempomat, Bemannung in Abhängigkeit des vom Auto produzierten Lärms und CO₂-Ausstoßes)
- Es ist mir völlig unverständlich, dass bei einem Gesamtverkehrskonzept nur Einzelvorhaben isoliert vorgestellt werden. Der Süderelberaum darf nicht an der A7 abgeschnitten werden, + Straße + Schiene insgesamt, auch NS
- Es fehlen positive Ziele Verkehr: Nachhaltigkeit, Klima, Ökologie, Energiefragen
- Warum muss alles über Wilhelmsburg laufen???
- Wer garantiert, dass genügend Gelder für Lärmschutz und Tunnel vorhanden bleiben???
- Warum HQS nicht über Neuländer Straße?
- Warum immer dem Verkehr alles leicht machen? Zurück auf Schiene, Klimaschutz
- INTAKTE QUARTIERE im Wilhelmsburger Süden sind bedroht! Das ist der Sprung in die Elbe und nicht über die Elbe!
- Es fehlen Überlegungen zur HQS Süd über Neuland und Hafen Harburg zur A7 (und weiter Richtung Stade)
- Wir brauchen keine Autobahnen, sondern innovative Lösungen für Verkehr und Hafen und Stadt. Seilbahn, AGVs (?), Port-Feeder-Barges, „unbemannte“ Container-Tunnel/-Shuttles, besserer ÖPNV
- Was ist mit der geplanten U4? Oberirdisch!
- Wo ist das Gesamtkonzept?

- Mir fehlt ein Gesamtkonzept, eine konkrete Planung, über die gemeinsam gesprochen wird. Bei jeder Veranstaltung kommt entweder eine Variante hinzu, die vorher noch nie Gegenstand der Planungsunterlagen war (zumindest der Unterlagen, die wir schon bekamen) oder es wird gesagt, dass die und die Varianten ja schon vom Tisch seien. D.h., man weiß gar nicht, welche Planungen konkret vorliegen. Über nicht vorhandene, vorliegende Planungen kann sich keiner ein Bild machen und darüber entscheiden. Niemand kauft die Katze im Sack. Und der Bürgermeister und die Abgeordneten der Bürgerschaft sollten dies auch nicht tun, wenn sie kein Armutszeugnis abgeben wollen. Denn dann würden sie über etwas abstimmen, über das sie nichts wissen.
- Eine Gesamtbetrachtung – gesamtheitliches Verkehrskonzept ist dringend notwendig. Immer wird sonst etwas Neues aus dem Hut gezogen. Warum wird nicht der neue Pufferbahnhof mit einbezogen? Immer nur „Stück“-Werk, das ist nicht professionell, so würde sonst keiner arbeiten!
- Wofür wird das Bürgerbeteiligungsverfahren durchgeführt, wenn die Entscheidung sowieso im Herbst feststehen wird, „trotz aller Bürgerproteste“, wie Herr von Beust Ende August verlautbart hat. Alles nur Augenwischerei oder „offizielle Bürgerberuhigung und -beschäftigung“ um im Hintergrund alle Pläne durchzuführen und festzustellen?
- KEINE Vision, was Verkehr in 20-30 Jahren bedeutet. Infrastruktur muss sich an dem Bedarf orientieren, sonst verlängern wir nur das Zeitalter des bisherigen Mobilitätssystems.
- Die ohnehin schon gebeutelten Moorburger, durch Industrie und Autobahn, werden mit einer weiteren Autobahn dann komplett vertrieben
- HQS = Tod für Moorburger Bürger
- HQS = Tod für 13 streng geschützte Vogelarten
- Warum eine Südumgehung? Es ist nicht nötig
- Anbindung der A26 in Georg-Heyken-Straße zur Vermeidung von Betriebsschließungen den Verkehr parallel zur Köhlbrandbrücke leiten
- Lärmschutz für Moorburg, wenn Hafenerweiterung?
- Beahlt der Bund das?
- Lärmschutz möglich auf aufgeständerter Autobahn?
- Hafen in Moorburg nicht möglich, kein Platz.
- Tunnel unter Süderelbe und Nutzung der vorhandenen Straßen reicht
- Verlegung Reichsstraße/HQS → zerschneidet den Stadtteil, → Umsiedeln von Wilhelmsburger Bürgern?
- Fehlendes Gesamtkonzept
- Es fehlen Möglichkeiten für eine Diskussion für ein gesamtheitliches Verkehrskonzept und es wird deutlich, dass dies nicht gewünscht ist
- Es werden die Verkehrsprojekte im Hamburger Süden isoliert gesehen, d.h. als Einzelprojekte gesehen und behandelt, Gesamtbetrachtung fehlt, auch länderübergreifend
- HQS zerschneidet, verlärm, Verluste von Erholungsflächen, Naturschutzflächen, Biotopverluste Flora Fauna Habitat, Verlust von Wohngebäuden, Verlust von Freizeitflächen und -einrichtungen, Schadstoffeinträge in Boden, Biotope, Gewässer, Emissionen → Scuke, Siedlung, Kirchdorf Süd, Zerschneidung/Abtrennen innerhalb des Stadtteils
- Beteiligungsprozess hat diverse Schwächen/Fehler (neue Variante HQS von heute); Kommunikation (Positionen werden nebeneinandergestellt, nicht diskutiert); keine Vertreter des Bundesverkehrsministeriums; bisher keine Pläne der HPA

- Verlegung der WRS wird in Öffentlichkeit als Alternative gesehen (hier oder dort). Bisher ist praktisch unbekannt, dass auch bei einer Verlegung der Teil von Mengestraße bis Harburger Chaussee als Straße erhalten bleiben soll (Unterlagen DEGES von Ende August 2009)
- WRS (hier oder dort) kann nur die Ableitung aus einem Gesamtverkehrskonzept sein!
- Fehlender Info[??]mit den Betroffenen: Leute die ihre Häuser verlieren! Sind schon seit fast 1 Jahr im Ungewissen
- Wir vermissen Infos der DB/Hafenbahn/HPA über deren [????]z.B. am Vogelhüttendeich (brachliegendes Bahngelände). Hier werden Häuser verschwinden!
- *Verkehrsknotenpunkte müssen gesamtheitlich betrachtet werden!*
- *Genug Züge über die Elbe fahren, damit die Pendler reinpassen, die Bahn fahren wollen*
- *Wilhelmsburg ist Teil von Hamburg, also keine Autobahn bauen quer durch Hamburg. Keine Großstadt auf der Welt macht so was*

Station 7: Verkehrslösungen ohne zusätzliche Autobahn

- Wie wär's mit einer weiteren Elbüberquerung? → u.a. für Fußgänger & Fahrräder, für P+R
- Wie und wo wird Lärmschutz für Kirchdorf-Süd realisiert?
- HQS zerstört Kinderbauernhof
- HQS: Zerschneidet unnötig intakte Siedlungsräume
- Lösungen ohne Autobahnen sind zu bevorzugen!
- HQS: für Moorburger Bürger unwürdig
- Fahrradwege in Hamburgs Süden schaffen!
- Schule Stübenhofer Weg: HQS? Unterricht auf der Verkehrsinsel?
- HQS = nur Transitstrecke aus dem Umland, kein Hafenverkehr auf der Südvariante, Umstieg vom HVV auf das Auto?
- In jedem Fall wichtig: Verkehrsleitsystem für LKW!
- Genereller Verzicht auf alle Autobahnplanungen im Hamburger Süden/Stadtgebiete!
- HQS: Vernichtet Freiräume und Erholung
- Naturraumzerstörung
- HQS: Vernichtung von Haus und Hof
- HQS: Wer schützt die AnwohnerInnen südliche Georg-Wilhelm-Straße? Hier gibt's keinen Lärmschutz oder Tunnelplanung!!!!
- Abwertung von Haus & Grundstücken
- HQS: Vernichtung von Infrastruktur und Lebensqualität
- Keine HQS notwendig → hilft dem Hafen sowieso nicht → Umschlag sinkt
- *4-spuriger Ausbau Neuländer Str. belastet Wohnen + Naherholung*
- *Verkehre werden auf dem Reißbrett hin- und hergeschoben*
- *Versuch einer Lösung auf Kosten benachbarter Stadtteile (Kleiner Grasbrook, Veddel, Neuland)*
- *Reichsstraße muss vierspurig bleiben*
- *Hafennetz: Plädoyer für Aufgabe Veddel als Wohnstandort*
- *Reichsstraße < 4 Spuren:*
 - *Verlagerung von Schwerlastverkehr in Wohngebiete*
 - *Zunahme Verkehr Kirchdorfer Str., Niedergeorgswerder Deich, Georg-Wilhelm-Str.*
 - *Zunahme Verkehr Harburger Chaussee, Am Zollhafen, Tunnelstr.*

WORKSHOPS

Workshop 1: Emissionen

- Die Lärmkarten beruhen auf Rechnungen, nicht auf Messungen
- Deckel drauf!
- Wir glauben nicht, dass die Bahn Lärmschutz macht!
- Geld für sinnvolle Maßnahmen bereitstellen. Halbe Lösungen helfen nicht
- Gestalteter Lärmschutz muss höchster baukultureller Qualität gerecht werden
- Lärmschutzumsetzung muss im höchsten Maß flexibel sein im interdisziplinären Sinne
- Lärmschutznachbesserung Buscher Weg/Brücke Dove Elbe
- Betrachtung zusätzlicher Maßnahmen der HPA
- Berücksichtigung veränderter Flächennutzungen in Emissionsberechnungen
- Lärmschutz für die Brücke über den Ernst-August-Kanal ist nicht geplant, weil schwierig und teuer. Was ist mit den Anwohnern?
- Mit Lärmschutz ist besser als ohne
- Wir möchten die Karte „Prognosefall nachher“ sehen, nicht nur die Pegelveränderung
- Immissionen lassen sich durch Lärmschutzwände nicht aufhalten?
- Wie weit weg von der Bahn/B75/Autobahn ist es nachts „richtig leise“? (ohne Hintergrundrauschen) vorher/nachher

Workshop 2: Wilhelmsburger Reichsstraße

Runde 1

- Evakuierung, Reichsstraße als Rettungsweg
- Erhaltung des Dammes, Katastrophenschutzkonzept
- Verteilung Verkehr über A1 und Hafen
- Stadtstraße mit Tempo 50 - warum nicht?
- Verlegung nur mit Deckelung
- Osten nicht im Blick
- Weniger „Zerschneidungsfläche“
- Lärmreduzierung Georgswerder?
- Differenzierter untersuchen bei Feinplanungen
- Lärmschutz garantiert/einklagbar? Kontrakt
- Durchfahrtsverbot Rothenhäuser Str.
- Anschlussstellen
- Entwertung Immobilien Altkirchdorf – wird leiser
- Chance auf Lärmreduzierung
- Wilhelmsburg trägt externe Lasten
- Lärmreduzierung lässt sich nicht gleichmäßig verteilen
- Troglage nicht durchsetzbar
- Alternativplanung Boulevard
- Autofreie Mitte
- Emissionen durch Autoverkehr

Runde 2

- Herr Rothsuh erklärt Variante ohne Autobahn (Boulevard)
- Strukturen gewachsen → optimale Lösung finden
- Parallele Straßen oft in HH
- Problem: Lage der Straße

- Binnenentwicklung durch verlegte Reichsstraße möglich
- Weiterer Vorteil: Lärmschutz für Bahn und Straße → deutlich leiser (viele Gewinner, weniger Verlierer)
- Vorschlag: konkret werden
- Verlust grünes Band
- Planer sollen Ortsbegehung machen
- Mit Bewohnern planen
- Nicht über Köpfe hinweg planen
- Lärm bei „richtigem“ Wind messen
- Verlegung → Rechtsanspruch auf Gesamtschau → deutliche Lärmreduzierung
- Wohltaten können nicht gleich verteilt werden
- Bedingungen für eine Verlegung der WRS:
 - o HQS streichen
 - o Kein zusätzlicher Verkehr durch Elbinsel
 - o Emissionen konkret vorstellen
 - o Wie soll WRS konkret aussehen?
 - o Grünausgleich in Wilhelmsburg
 - o Dann wäre Akzeptanz groß
- Sperrung WRS spannendes Experiment (IGS 2013)
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept → dann Verkehr planen
- Ganzheitliche Betrachtung?
- Durch Verlegung WRS nicht mehr Verkehr
- Viel Wind in HH → wenig Probleme mit Emissionen
- Verkehr jetzt schon da
- Verkehr heranziehen um Lärmschutz? Warum nicht Lärmschutz bei DB ohne Verlegung? → Gesetzliche Regelung
- Lärmschutzplan 2008
- Emissionsschutz → neuesten Standard fordern

Workshop 3: Hafenuerspange

- Siedlungsbereich nördlich Kornweide doppelt betroffen (WRS + HQS) und damit tot. Das gilt auch für andere Wohngebiete, z.B. Moorburg, Bostelbek
- Ausbau A7 8-streifig wird Lärmschutz bringen (wesentliche Änderung)
- Süderelbekreuzung für Fahrradfahrer und Fußgänger? Evtl. auf der neuen Kattwyk-Bahn-Brücke
- Wie sollen die unterschiedlichen Verkehrsströme an den 3 Kattwykbrücken geführt werden? Großer Raumbedarf für den Knoten
- Verlauf noch weiter südlich? Möglicherweise sogar südlich der Süderelbe als Tunnel unterm Harburger Hafen?
- Wenn A1 + A7 8-streifig werden, reicht das dann nicht, um den Verkehr aufzunehmen?
- Südtrasse politisch noch weniger durchsetzbar als es die Nordtrasse war
- Direkte Bahnstrecke von Stade statt A26 für Pendler
- Nachhaltige Planung mit technischem Knowhow auch an bestehenden A7-Spuren bez. Lärmschutz
- Autobahn: keine Bedarfe für den Hafen, für Anwohner sowieso nicht
- Moorburg ist existentiell gefährdet

- Welche Bedarfe (Süd- und Nordquerung ist vorhanden) für HQS?
- 1. Bedarf klären
- 2. in Bezug auf Südvariante: Ausarbeitung von städtebaulich integrierten Konzepten für den Bereich Moorburg + Kornweide, die den lokalen Akteuren positive Entwicklungschancen bieten (= clevere Detailplanung)

Workshop 4: Gesamtheitliches Verkehrskonzept

- klare Definition von Interessen nötig
- Zielkonflikte müssen ausbalanciert werden
- Hafenverkehre & Wohngebiete: Kompromissbereitschaft muss auf beiden Seiten vorhanden sein
- Technologische Entwicklung in der Zukunft muss bedacht werden
- Konzeptionelle Beschränkung auf Süderelberaum sinnvoll (Prof. Gertz)
- In einem Konzept soll Qualität an erster Stelle stehen
- Thema ist komplex, Gesamtkonzept sollte als erstes stehen, Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße kann man evtl. vorab lösen
- Wilhelmsburger Reichsstraße ist „Stadtreparatur“, muss nicht vom Gesamtkonzept abhängen
- Kooperativer Planungsprozess muss in eine zweite Runde gehen
- Ziele:
 - o Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen
 - o Entlastung von „Ruheplätzen“
- Widersprüche: Emissionsworkshop vs. Gesamtverkehrskonzeptworkshop bzgl. Lärmschutzmaßnahmen
- Kompetenzen der vielen „Systeme“ als wichtige Ressourcen betrachten
- Mit Blick auf Synergien themenübergreifend anschlussfähig sein
- Grenzen der einzelnen Disziplinen evtl. überbrückbar in der Gesamtschau der vielen „Systeme“
 - o z.B. innovativer Finanzierungsfonds
 - o z.B. in Kombination mit „Mini-Kraftwerken“ entlang des Lärmschutzes, siehe Peter Droege, siehe Jeremy Rifkin
- Kombination von Flächennutzungs- und Verkehrskonzepten
- Feste, regelmäßige Plattform gewünscht
- Nicht über, sondern mit uns denken!
- Was fehlt für ein Gesamtverkehrskonzept noch?
- Nutzung der Synergien verschiedener „Systeme“ → Stadtentwicklung vs. logistische Konzepte/Entw.
- Definition: Was ist ein Gesamtverkehrskonzept?
- Zeitfenster (IBA) vs. Langfristplanung
- Konkretes Schwerverkehrskonzept
- IGS als Motor für die Elbinsel
- Weg vom Autobahndogma