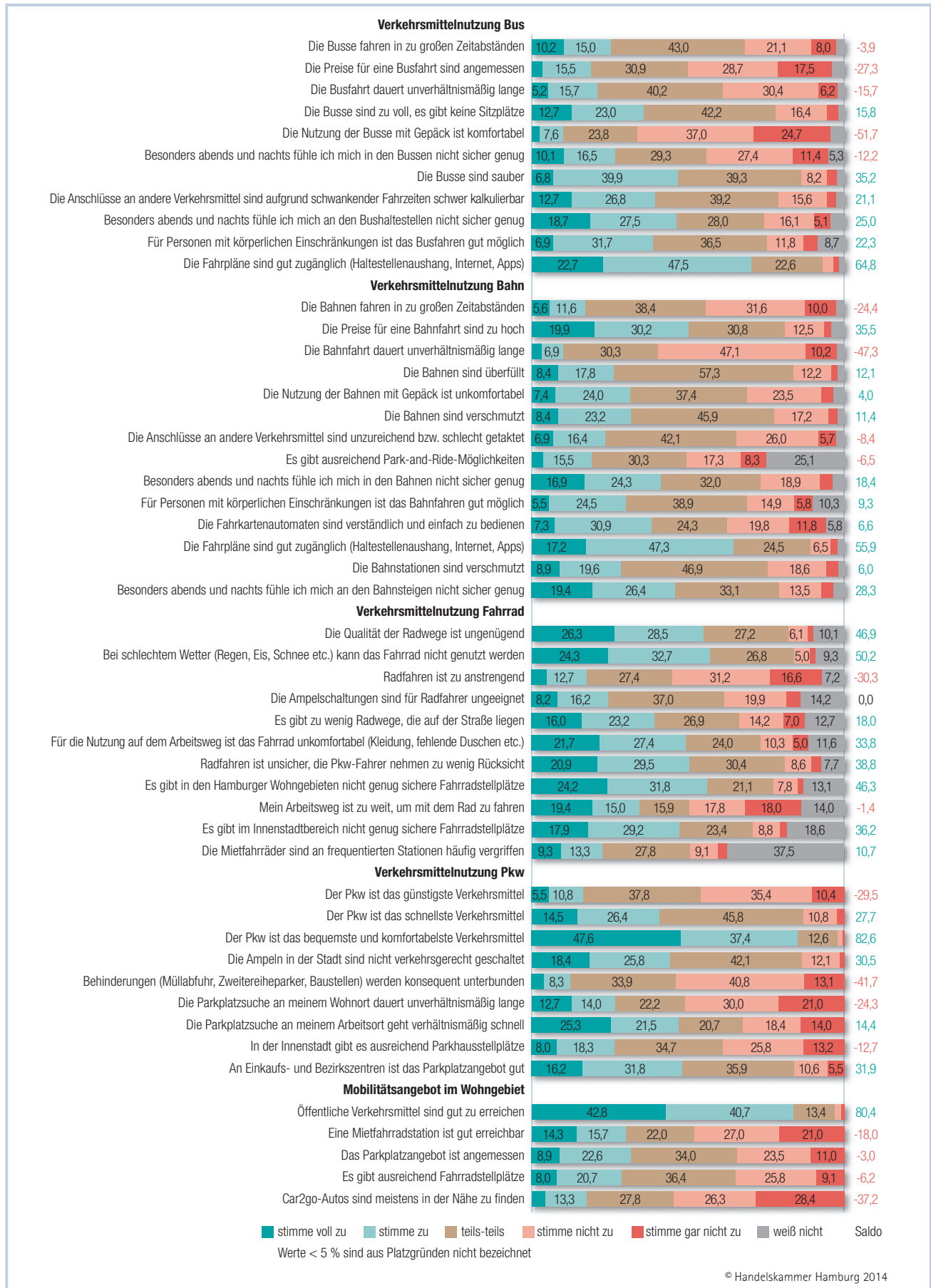


Anhang

Befragung unserer Handelskammer zum Mobilitätsverhalten

Um die Meinung der Hamburger Bevölkerung zum Thema Mobilität und damit den indirekten und privaten Verkehr abzubilden, wurden 1 028 Einwohner online befragt. Von den Befragten stammen 10 Prozent aus dem Umland und 90 Prozent aus dem Hamburger Stadtgebiet. Die Aufteilung der befragten Hamburger auf die Bezirke entspricht dabei näherungsweise der tatsächlichen Aufteilung der Bevölkerung. Ebenso repräsentieren die Befragten die Bevölkerungszusammensetzung nach Alter, Geschlecht und Bildungsabschluss. Lediglich bei den Einkommensklassen liegt eine leichte Abweichung von Befragten und Bevölkerung vor. Insgesamt ist die Umfrage somit als repräsentativ für die Hamburger Bevölkerung einzustufen.

Anhang 1: Verkehrsfluss und Verkehrsbehinderungen



Einschätzungen der Verkehrsteilnehmer (auf Basis eigener Erhebungen)

Der Erhalt und die Weiterentwicklung der Mobilität in einer wachsenden Stadt betreffen sowohl den direkten als auch den indirekten Wirtschaftsverkehr und rein private Nutzer. Der direkte Wirtschaftsverkehr umfasst dabei Unternehmer, die ihre Leistungen auf der Straße erbringen. Dies sind zum Beispiel Speditionen, Kurier-, Express- und Paketdienste sowie Taxiunternehmer. Der indirekte Wirtschaftsverkehr betrifft alle Wege, die eine wirtschaftliche Aktivität auslösen, also Fahrten zur Arbeit, zum Einkaufen oder zur Nutzung entgeltlicher Freizeitaktivitäten. Der reine Privatverkehr wird deshalb auf Fahrten ohne Auslösung wirtschaftlicher Aktivitäten reduziert, beispielsweise Besuche von Freunden oder Verwandten. Da Wirtschafts- und Privatverkehre insbesondere um den knappen Raum der Straße konkurrieren und deshalb integriert betrachtet werden müssen, wurden Taxen, Güterverkehrsunternehmen sowie die Bevölkerung zum Thema Mobilität befragt.

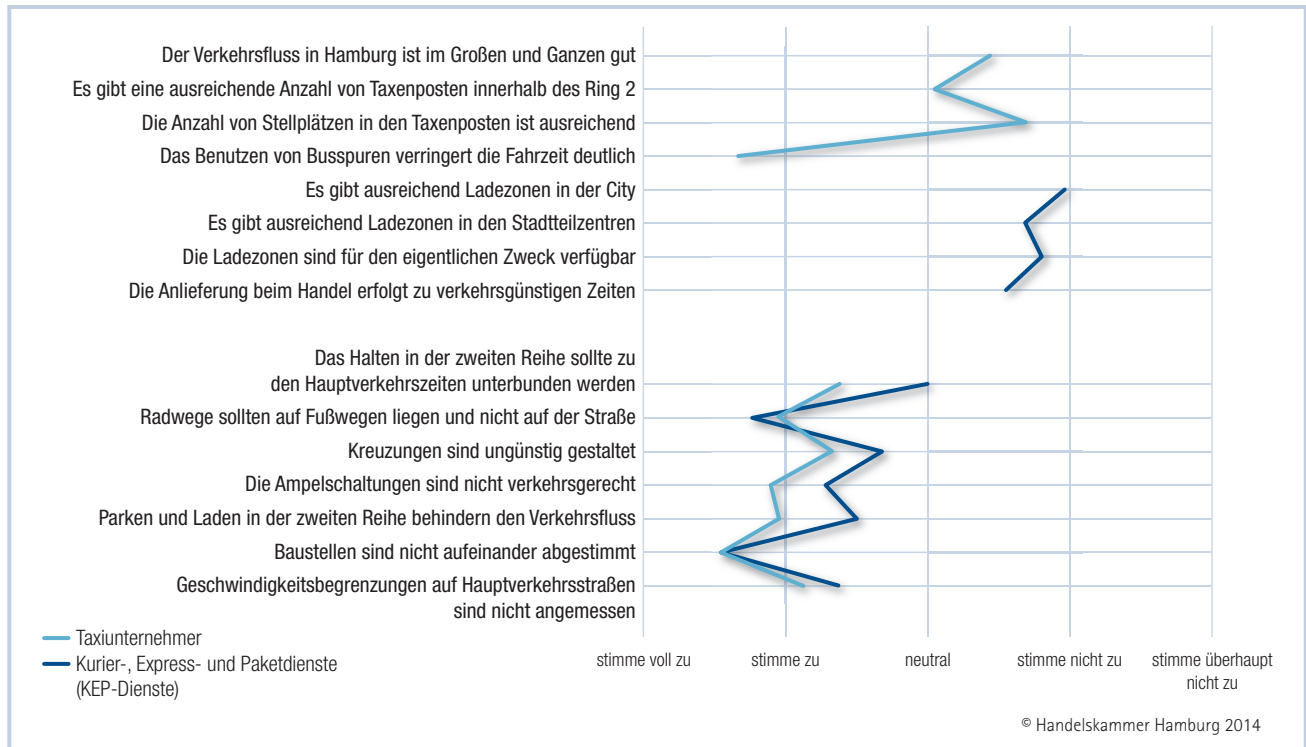
a) Güterverkehr und Taxen

Güterverkehrs- und Taxiunternehmer sind täglich auf den Straßen unterwegs. Während die Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP-Dienste) dabei hauptsächlich werktags während der normalen Arbeitszeiten fahren, sind die Taxiunternehmer zu nahezu jeder Tages- und Nachtzeit im Dienst. Diese Unternehmen verfügen somit über sehr detaillierte Informationen über den Hamburger Straßenverkehr. Allerdings gibt es auch spezifische Fragestellungen für KEP-Dienste und Taxiunternehmer, sodass die Befragung mittels zweier separater Umfragen durchgeführt wurde: Zum einen wurden 1 719 Taxiunternehmer angeschrieben, von denen 233 den zugesandten Fragebogen beantwortet haben – dies entspricht einer Rücklaufquote von 13,6 Prozent. Zum anderen wurden Kurier-, Express- und Paketdienste befragt: Hierfür wurden 1 130 Unternehmen angeschrieben – mit 90 Antworten wurde dabei eine Rücklaufquote von 8 Prozent erreicht.

Verkehrsfluss und Verkehrsbehinderungen: Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Beurteilung des Straßenverkehrs in Hamburg insgesamt durchwachsen ist. So stimmen nur 14,6 Prozent der Taxifahrer der Aussage zu („stimme voll zu“ und „stimme zu“), dass der Verkehrsfluss in Hamburg im Großen und Ganzen gut ist. 40,8 Prozent stimmen der Aussage nur teilweise zu und die Mehrheit mit 42,9 Prozent stimmt der Aussage nicht oder überhaupt nicht zu. Als größtes Verkehrshindernis bewerten Güterverkehrs- und Taxiunternehmen dabei die Baustellen: Mehr als vier von fünf Güterverkehrs- und Taxiunternehmen bejahen die Aussage, dass die Baustellen schlecht aufeinander abgestimmt sind. Die Taxifahrer kritisieren zudem lange Stillstandzeiten auf den Baustellen. Weiterhin finden 70 Prozent der Taxifahrer und 58,9 Prozent der KEP-Unternehmer, dass die Ampelschaltungen nicht verkehrsgerecht sind. Die Taxiunternehmer bemängeln hierbei insbesondere, dass spätabends und nachts nicht genügend Ampeln abgeschaltet bzw. auf Blinklicht umgestellt werden. Auch die Gestaltung der Kreuzungen wird kritisch bewertet: So stimmen 47,6 Prozent der Taxifahrer und 34,4 Prozent der KEP-Unternehmer der Aussage zu, dass die Kreuzungen ungünstig gestaltet sind. Ebenso findet die Mehrheit die Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Hauptstraßen nicht angemessen (61,4 Prozent der Taxiunternehmer und 55,6 Prozent der KEP-Dienste). Als weiteres Verkehrshindernis wird das Parken in der zweiten Reihe gesehen: 68,7 Prozent der Taxiunternehmer und interessanterweise noch 46,7 Prozent der KEP-Dienste stimmen der Aussage zu, dass Parken und Laden in der zweiten Reihe den Verkehrsfluss behindert. 44,9 Prozent der KEP-Dienste und 55,4 Prozent der Taxiunternehmer befürworten sogar ein konsequentes Durchsetzen des absoluten Halteverbots in der zweiten Reihe zu den Hauptverkehrszeiten zugunsten des Verkehrsflusses.

Ein speziell die Güterverkehrsunternehmen betreffendes Problem sind die Ladezonen und Lieferzeiten: Drei Viertel der Befragten stimmen der Aussage zu, dass in der City nicht ausreichend Ladezonen vorhanden sind. Immerhin 56,7 Prozent finden die Anzahl der Lade-

Anhang 2: Verkehrsfluss und Verkehrsbehinderungen



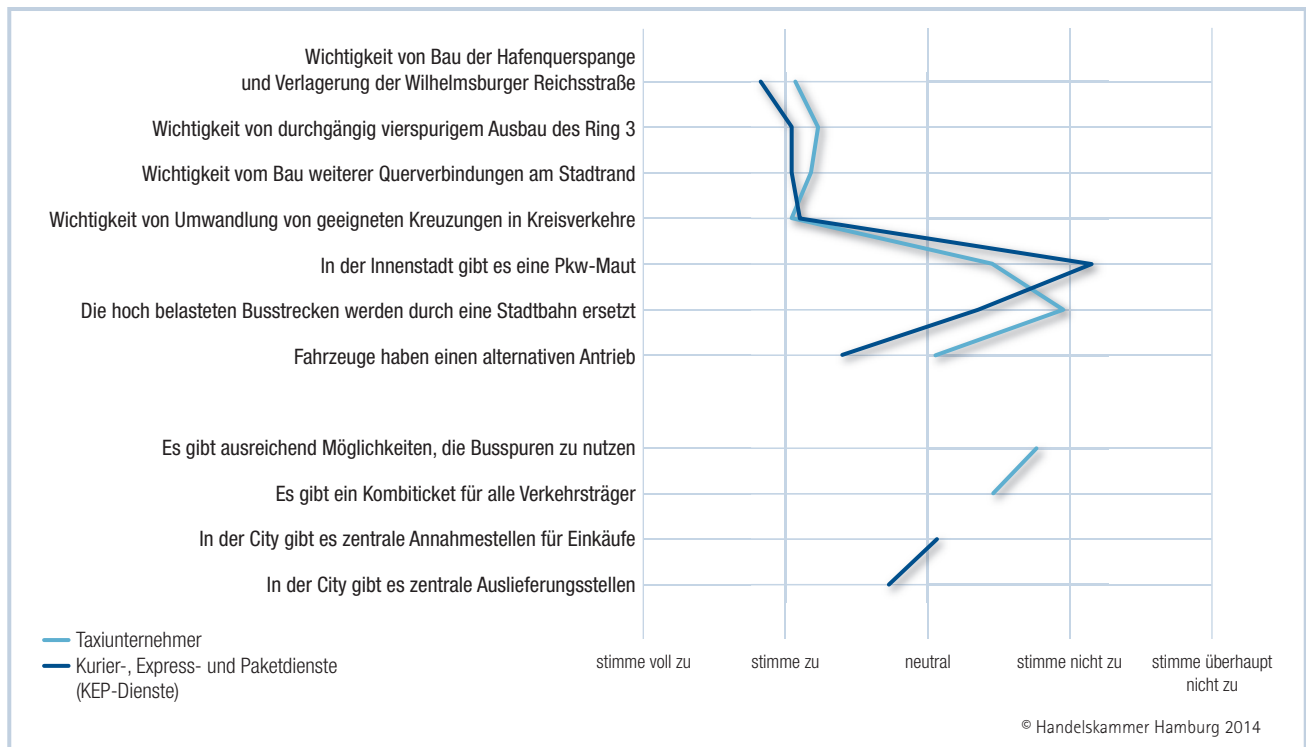
zonen in den Stadtteilzentren zu gering. Zudem stimmen 64,4 Prozent der Aussage nicht zu, dass die Ladezonen für ihren eigentlichen Zweck verfügbar sind. Nur jedes zehnte KEP-Unternehmen findet die Anlieferungszeiten beim Handel verkehrsgünstig. Für die Zukunft wünschen sich vielleicht auch aus diesen Gründen 40 Prozent zentrale Auslieferungsstellen in der City. Ähnliches gilt für die Taxiunternehmen. So findet zwar ein gutes Drittel der Unternehmer, dass es ausreichend Taxenposten innerhalb des Ring 2 gibt, 57,9 Prozent stufen die Anzahl der Stellplätze in den Posten allerdings als zu gering ein. Außerdem stimmen 81,5 Prozent der Taxiunternehmer der Aussage zu, dass das Benutzen von Busspuren die Fahrzeit deutlich verringert und zwei Drittel hätten gern häufiger die Möglichkeit Busspuren mitzubedenzen.

Wichtige Verkehrsprojekte und Mobilität in der Zukunft: Die in beiden Fragebögen benannten größeren Verkehrsprojekte, die geeignet sind, die Innenstadt zu entlasten bzw. den Verkehrsfluss zu verbessern, finden insgesamt alle einen ähnlich großen Zuspruch. Allerdings variiert die Zustimmung leicht zwischen

Güterverkehrs- und Taxiunternehmen. So bewerten drei Viertel der KEP-Dienste den durchgängigen vier-spurigen Ausbau des Ring 3 als wichtig („sehr wichtig“ oder „wichtig“). Bei den Taxifahrern finden dies noch 58,4 Prozent wichtig. Auch der Bau der Hafenspange und die Verlagerung der Wilhelmsburger Reichsstraße finden mehr Güterverkehrsunternehmen als Taxifahrer wichtig (KEP-Dienste: 71,1 Prozent; Taxiunternehmen: 61,4 Prozent). Ähnliches zeigt sich bei der Beurteilung der Wichtigkeit einer weiteren entlastenden Querverbindung am Stadtrand: 70 Prozent der Güterverkehrsunternehmen würden den Bau einer solchen Verbindung befürworten. Bei den Taxiunternehmen sind es hingegen 59,2 Prozent. Ein geringfügig anderes Bild zeigt sich bei der Bewertung von Kreisverkehren: Dies befürworten 70,8 Prozent der Taxifahrer und 66,7 Prozent der KEP-Dienste. Zudem nennen die Taxifahrer den Bau von weiteren Kreisverkehren auch häufig als wünschenswerte Entwicklung für die Zukunft.

Auch die weiteren zukünftigen Entwicklungen werden ambivalent bewertet. Eine Pkw-Maut im Innenstad-

Anhang 3: Wichtige Verkehrsprojekte und Mobilität in der Zukunft:



bereich wird abgelehnt: 82,2 Prozent der Güterverkehrsunternehmen und 73,8 Prozent der Taxiunternehmen finden dies unwichtig. Ein umgekehrtes Bild ergibt sich bei der Bewertung des Baus einer Stadtbahn auf den hoch belasteten Busrouten. Die Zustimmung ist auch hier gering – allerdings finden 25,6 Prozent der KEP-Dienste diese Entwicklung wichtig und nur 11,6 Prozent der Taxifahrer. Mäßige Zustimmung finden auch weitere Zukunftsszenarien: So findet immerhin jeder vierte KEP-Dienst eine zentrale Annahmestelle für Einkäufe mit anschließender Auslieferung wichtig. Nur jeder sechste Taxiunternehmer hält hingegen ein Kombiticket für alle Verkehrsträger für relevant. Positiver fällt die Zustimmung für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb aus – dies finden 29,2 Prozent der Taxifahrer und sogar 48,9 Prozent der Güterverkehrsunternehmen wichtig.

b) Private Verkehrsnutzer

Um die Meinung der Hamburger Bevölkerung zum Thema Mobilität und damit den indirekten und priva-

ten Verkehr abzubilden, wurden 1 028 Einwohner online befragt. Von den Befragten stammen 10 Prozent aus dem Umland und 90 Prozent aus dem Hamburger Stadtgebiet. Die Aufteilung der befragten Hamburger auf die Bezirke entspricht dabei näherungsweise der tatsächlichen Aufteilung der Bevölkerung. Ebenso repräsentieren die Befragten die Bevölkerungszusammensetzung nach Alter, Geschlecht und Bildungsabschluss. Lediglich bei den Einkommensklassen liegt eine leichte Abweichung von Befragten und Bevölkerung vor. Insgesamt ist die Umfrage somit als repräsentativ für die Hamburger Bevölkerung einzustufen.

Verkehrsmittelwahl: Bei den Fahrten in der Metropolregion dominieren öffentliche Verkehrsmittel: 54 Prozent aller Befragten nutzen den ÖPNV mehrmals pro Woche. Der Pkw wird hingegen nur von 40 Prozent sehr häufig genutzt, das Fahrrad immerhin noch von 24 Prozent. Nur 3 Prozent der Befragten nutzen den ÖPNV nie, wohingegen 14 Prozent nie mit dem Pkw und 22 Prozent nie mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Von den öffentlichen Verkehrsmitteln wird der Bus am häufigsten genutzt – 41 Prozent der Befragten nutzen den Bus mehrmals pro Woche. Danach folgen U-Bahn (38 Prozent) und S-Bahn (33 Prozent), während Regionalbahnen (3 Prozent), Hafenfähren (2 Prozent) und die AKN (1 Prozent) von erheblich weniger Personen genutzt werden. Interessant ist auch die Aufschlüsselung der verschiedenen Nutzungen des Pkws: Der private Pkw wird mit Abstand am häufigsten verwendet, gefolgt vom Firmenwagen. Gering genutzt wird hingegen noch das Carsharing: Auf privates Carsharing mit Freunden oder Familie haben drei Viertel der Befragten noch nie zurückgegriffen. Auch Kurzzeitmietwagen wie Car2go oder Flinkster verwenden 85 Prozent nie, nur 3 Prozent nutzen diese Angebote regelmäßig. Etwas höher ist bereits die Nutzung von Mietfahrrädern wie beispielsweise dem Stadtrad. Hier gibt knapp jeder zehnte Befragte an, mindestens einmal wöchentlich mit diesen Rädern zu fahren.

Besonders auf dem Weg zur Arbeit greifen die Befragten auf öffentliche Verkehrsmittel zurück: So geben 37,5 Prozent an, überwiegend den Bus zu nutzen, 35,1 Prozent die U-Bahn und 28,1 Prozent die S-Bahn.¹ 31,4 Prozent legen den Arbeitsweg überwiegend mit dem privaten Pkw und 3,9 Prozent mit dem Firmenwagen zurück. 18,8 Prozent der Berufstätigen sind mit dem eigenen Fahrrad und 10,7 Prozent zu Fuß unterwegs. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der Wahl der Verkehrsmittel für Einkäufe in der Innenstadt: 48,5 Prozent fahren überwiegend mit der U-Bahn, 38,8 Prozent mit der S-Bahn und 36,8 Prozent mit dem Bus. Nur 28,2 Prozent legen den Weg mit dem privaten Pkw und 11,6 Prozent mit dem Fahrrad zurück. In der Freizeit (ausgenommen Einkäufe) wird der Pkw häufiger genutzt. Zwar bleiben die Werte für die ÖPNV-Nutzung ähnlich hoch – 46,8 Prozent geben nun allerdings an, den privaten Pkw überwiegend zu nutzen; 34,3 Prozent greifen auf ihr privates Fahrrad zurück und 18,5 Prozent legen die Wege überwiegend zu Fuß zurück. Lediglich auf den Wegen zu Einkaufszentren (ohne

Hamburger Innenstadt) dominiert der private Pkw: 51,2 Prozent fahren mit dem Auto zum Einkaufen, nur 29,2 Prozent nutzen hierfür den Bus, 27,7 Prozent die U-Bahn und 26,3 Prozent die S-Bahn. Das eigene Fahrrad verwenden immerhin noch 11,7 Prozent.

Verkehrsmittelnutzung ÖPNV: Die Befragten nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel ungefähr hälftig mit Monatsfahrkarten (private Monatskarte 30 Prozent; ProfiCard 13,3 Prozent; Semesterticket 5,9 Prozent) und Tages- bzw. Einzelfahrscheinen (47 Prozent). Dabei empfinden 38,2 Prozent die Fahrkartenautomaten als verständlich und einfach zu bedienen, für weitere 31,6 Prozent trifft dies allerdings nicht zu.

Die Bewertung der einzelnen Verkehrsmittel ist durchwachsen. So finden zwar nur 25,2 Prozent (17,2 Prozent), dass die Busse (Bahnen) mit zu großen Zeitabständen fahren. 39,5 Prozent sind allerdings der Meinung, dass die Anschlüsse der Busse an andere Verkehrsmittel aufgrund der schwankenden Fahrzeiten schwer kalkulierbar sind. Bei den Bahnen stimmen 23,3 Prozent der Aussage zu, dass die Anschlüsse an andere Verkehrsmittel unzureichend und schlecht getaktet sind. Auch die Anzahl der Park+Ride-Parkplätze wird als zu gering erachtet: Nur jeder Fünfte ist mit dem aktuellen Angebot zufrieden.

Die Dauer der jeweiligen Fahrten wird hingegen tendenziell positiv bewertet: 57,3 Prozent finden die Bahnfahrten nicht unverhältnismäßig lang. Bei den Bussen sind dies noch 36,6 Prozent, allerdings stimmen hier 40,2 Prozent der Aussage nur teilweise zu, was wahrscheinlich auf die schwankende Fahrdauer zu den Haupt- und Nebenverkehrszeiten zurückzuführen ist. Zu den unterschiedlichen Zeiten schwankt auch die Auslastung der Busse und Bahnen, was zu einer ambivalenten Bewertung der Aussage führt, dass die Verkehrsmittel überfüllt sind: 35,7 Prozent finden, dass die Busse zu voll sind, 42,2 Prozent stimmen der Aussage nur teilweise zu. Bei den Bahnen liegt die Zustimmung nur bei 28,2 Prozent; 57,3 Prozent stimmen teilweise zu. Ebenso differenziert ist die Bewertung der Sauberkeit der Fahrzeuge. Zwar findet nur jeder Zehnte

¹ Gefragt wurde nach der überwiegenden Nutzung der Verkehrsmittel für verschiedene Wege. Mehrfachnennungen waren dabei möglich.

die Busse nicht sauber genug, wohingegen jeweils knapp jeder Dritte die Bahnen und Bahnstationen als verschmutzt empfindet.

Eher negativ wird die Nutzung des ÖPNV mit Gepäck gesehen: 61,7 Prozent finden die Nutzung der Busse mit Gepäck unkomfortabel, 31,4 Prozent die der Bahnen. Allerdings stimmen in Bezug auf die Bahn wiederum 37,4 Prozent der Befragten der Aussage nur teilweise zu, was unter Umständen auf die Ausstattung einiger Bahnstationen mit Fahrstühlen zurückzuführen ist. Interessanterweise finden hingegen 38,6 Prozent der Befragten, dass Busfahren für Personen mit körperlichen Einschränkungen gut möglich ist, während dies nur 30 Prozent für das Bahnfahren befürworten.

Besonders kritisch werden die Preise und die Sicherheit gesehen. 46,2 Prozent finden die Preise für das Busfahren zu hoch, bei den Bahnen ist es sogar nahezu die Hälfte der Befragten. In den Bussen fühlen sich zwar nur 26,6 Prozent der Befragten nicht sicher genug, in den Bahnen sind es hingegen schon 41,2 Prozent. Auch an den Bushaltestellen und Bahnstationen ist das Sicherheitsempfinden noch geringer – es fühlen sich nur 21,2 Prozent an den Bushaltestellen und 17,5 Prozent an den Bahnsteigen sicher. Der am häufigsten genannte Verbesserungswunsch ist deshalb auch die Steigerung der Sicherheit des ÖPNV.

Verkehrsmittelnutzung Fahrrad: Obwohl fast jeder Fünfte angibt, auf dem Arbeitsweg sein Fahrrad zu nutzen, finden 49,1 Prozent, dass die Nutzung wegen der Kleidung, fehlender Duschen etc. unkomfortabel ist. Wenig überraschend bejahen 57 Prozent die Wetteranfälligkeit dieses Verkehrsmittels. Nur 17,5 Prozent finden Radfahren hingegen insgesamt zu anstrengend.

Als besonders kritisch wird die Qualität der Radwege angesehen: 45,8 Prozent finden diese unzureichend, nur 7,9 Prozent sind zufrieden. Hinsichtlich der Lage der Radwege findet nur jeder Fünfte, dass es ausreichend Schutzstreifen auf der Straße gibt. 39,1 Prozent wünschen sich dagegen mehr Radwege in Form von Schutzstreifen. Bei der Beurteilung der Ampelschal-

tungen ergibt sich ein differenzierteres Bild: Jeweils ein knappes Viertel finden die Ampelschaltungen geeignet bzw. ungeeignet. 37 Prozent stimmen der Aussage nur teilweise zu. Weiterhin bemängeln 56 Prozent (47,1 Prozent) der Befragten fehlende sichere Fahrradstellplätze in den Wohngebieten (in der Innenstadt). Schwierig ist ebenfalls das Verhältnis zu anderen Verkehrsteilnehmern: Über die Hälfte der Befragten gibt an, dass das Radfahren wegen fehlender Rücksichtnahme der Pkw-Fahrer unsicher ist.

Verkehrsmittelnutzung Pkw: Der Pkw punktet bei den Befragten besonders hinsichtlich Komfort und Bequemlichkeit: 85 Prozent ziehen den Pkw hier den anderen Verkehrsmitteln vor. Nur jeder Sechste findet hingegen, dass das Auto das günstigste Verkehrsmittel ist. Auch bezüglich der Schnelligkeit schneidet der Pkw verhältnismäßig gut ab, denn 40,9 Prozent der Befragten denken, dass der Pkw die schnellste Verbindung ist. Nur 13,7 Prozent finden dies nicht. Allerdings ist über die Hälfte der befragten Pkw-Fahrer der Auffassung, dass Behinderungen im Straßenverkehr (Müllabfuhr, Zweireiheparker, Baustellen etc.) nicht konsequent unterbunden werden. Weitere 44,2 Prozent finden, dass die Ampeln in Hamburg nicht verkehrsgerecht geschaltet sind. Nur 13,7 Prozent sehen keinerlei Beanstandungen bei der Ampelschaltung.

Die Parkplatzsuche wird differenziert bewertet: Während nur jeder Vierte die Parkplatzsuche am Wohnort als unverhältnismäßig lang empfindet, ist dies am Arbeitsort bereits bei jedem Dritten der Fall.

Nur gut ein Viertel beurteilt die Anzahl der Parkhausstellplätze in der Innenstadt als ausreichend. In den Einkaufs- und Bezirkszentren wird das Parkplatzangebot hingegen von knapp der Hälfte als positiv eingestuft.

Mobilitätsangebot im Wohngebiet: Hinsichtlich der Erreichbarkeit schneidet der ÖPNV in den Wohngebieten am besten ab. 83,5 Prozent der Befragten aus der Hamburger Metropolregion sind der Auffassung, dass öffentliche Verkehrsmittel gut zu erreichen sind. Nur

3,1 Prozent stimmen dem nicht zu. Bezüglich der Erreichbarkeit von Fahrrädern ist die Meinung geteilt. So sind ein Drittel der Befragten der Meinung, dass in den Wohngebieten nicht ausreichend Fahrradstellplätze vorhanden sind; 28,7 Prozent sind genau der entgegengesetzten Ansicht. Mehr Einigkeit herrscht bei der Erreichbarkeit von Mietfahrradstationen, die für knapp die Hälfte nicht gut zu erreichen sind.

Die Erreichbarkeit von Pkw ist ebenso uneinheitlich: 28,7 Prozent der Befragten finden, dass es ausreichend Pkw-Stellplätze gibt, 34,9 Prozent stimmen der Aussage nicht zu. Auch hier wird die Erreichbarkeit von Mietfahrzeugen kritisch gesehen, denn über die Hälfte der Befragten gibt an, dass Car2go-Fahrzeuge meistens nicht in der Nähe zu finden sind.

Mobilität der Zukunft: Obwohl nur ein gutes Drittel der Befragten angibt, dass nicht ausreichend Pkw-Stellplätze in den Wohngebieten zur Verfügung stehen, geben mehr als zwei Drittel der Befragten an, dass es wichtig sei, dort bis 2030 mehr Parkplätze zu schaffen. Knapp zwei Drittel begrüßen dabei die Idee von Stellplätzen in Quartiersgaragen. 64,9 Prozent der Befragten können sich vorstellen, dass ihr Navigationsgerät sie 2030 über ein Verkehrsinformationssystem zu freien Parkplätzen leitet. Hinsichtlich einer höheren zukünftigen Durchschnittsgeschwindigkeit mit dem Pkw im Stadtverkehr herrscht überraschenderweise ein uneinheitliches Meinungsbild: Nur 27,4 Prozent finden eine Steigerung der Durchschnittsgeschwindigkeit wichtig, 33,5 Prozent finden dies unwichtig. Auch eine Pkw-Maut im Innenstadtbereich wird von über der Hälfte der Bevölkerung für unwichtig erachtet; allerdings würde noch jeder Fünfte eine solche Maßnahme begrüßen. Ebenso überraschend ist die Beurteilung einer Stadtbahn auf den heute stark belasteten Busstrecken: Über die Hälfte der Befragten findet es wichtig, dass 2030 eine Stadtbahn fährt, nur jeder Fünfte findet es unwichtig.

Auch die Umweltverträglichkeit der Verkehrsmittel wird als wichtig angesehen: So sind drei von fünf Befragten der Auffassung, dass 2030 viele Pkw einen

Elektroantrieb haben sollten. Drei Viertel der Befragten finden eine deutliche Reduktion der Verkehrsemissionen (Lärm, Abgase etc.) wichtig.

Bei der Nutzung des ÖPNV ist vier von fünf Befragten ein komfortabler und schneller Wechsel zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln wichtig. Auch ein Abruf von Auslastungsgeraden in Echtzeit ist für zwei Drittel wünschenswert. Ebenso würden zwei Drittel der Befragten es begrüßen, wenn es 2030 ein Einheitsticket für alle Verkehrsträger (Bus, Bahn, Mietfahrrad, Miet-Pkw) gäbe. Nahezu jedem ist die Barrierefreiheit des ÖPNVs im Jahr 2030 wichtig: 90 Prozent wünschen sich, dass auch ältere Personen oder Personen mit körperlichen Einschränkungen öffentliche Verkehrsmittel komfortabel nutzen können.

Mobilitätsszenarien: Die Befragten wurden außerdem gebeten, drei Zukunftsszenarien (siehe Kasten) zu bewerten. Die größte Zustimmung fand dabei das Szenario 1 „Vernetztes Hamburg“ – es gefällt über drei Viertel der Befragten. Auch die Zahlungsbereitschaft ist hier besonders hoch. Während die Befragten für eine Monatskarte heute im Schnitt 39,29 Euro ausgeben, würden sie für die im Szenario beschriebene Mobilitätskarte 65,25 Euro bezahlen – also fast 25 Euro mehr. Für einen Wochenendmietwagen würden die Befragten im Durchschnitt noch einmal 40,13 Euro pro Wochenende bezahlen. Außerdem ist über die Hälfte der Meinung, dass auf einen eigenen Pkw verzichtet werden kann, wenn es ein solches Angebot gäbe. Besonders gut gefällt den Befragten (86 Prozent), dass verschiedene Verkehrsmittel flexibel genutzt werden können. Drei Viertel finden die Zeitersparnis durch Bereitstellung des Mietwagens an den Bus- und Bahnstationen positiv. 71 Prozent (65 Prozent) gefällt die Aussicht, einen Kurzzeitmietwagen (Wochenendmietwagen) flexibel nutzen zu können.

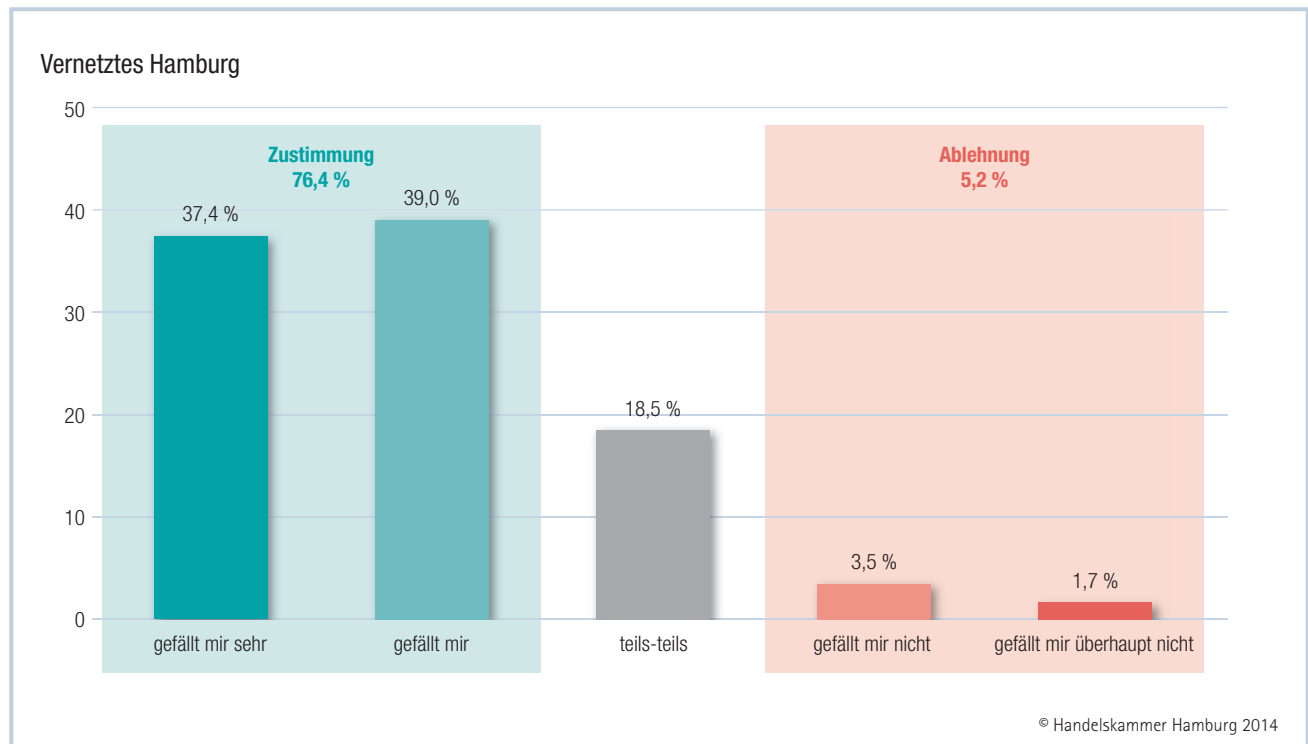
MOBILITÄTSSZENARIEN

Szenario 1 – Vernetztes Hamburg: Im Jahr 2030 haben die Bürger in Hamburg deutschlandweit das beste Mobilitätsangebot. Bei dem Erwerb einer „Mobilitätskarte“ kann der Besitzer während der Woche den ÖPNV wie mit einer Monatskarte nutzen. Zusätzlich können aber auch Fahrräder oder Pkw ausgeliehen werden:

Für Kurzstrecken innerhalb der Stadt stehen Kleinwagen zur Verfügung, die über die Stadt verteilt und an den Bahnstationen bereitstehen. Wie beim Car2go-Konzept können die Kleinwagen auch überall wieder abgestellt werden. Die Gebühr für diese Kurzstreckenmietwagen ist inklusive – innerhalb eines großzügigen Stundenlimits pro Monat.

Für die Wochenenden können Mietwagen ausgeliehen werden. Diese Wochenendmietwagen kann der Mobilitätskartenbesitzer über sein Smartphone bestellen und beispielsweise an einem Freitag nach der Arbeit an einer Bahn- oder Bushaltestelle in Empfang nehmen. Genau wie der Kurzstreckenmietwagen kann der Wochenendmietwagen mit der Mobilitätskarte geöffnet werden. Die Rückgabe erfolgt ebenfalls an einer Haltestelle. Die Abrechnung der Mietgebühr für die Wochenend-Pkw erfolgt nach Bedarf – aber zu besonders günstigen Mietkonditionen. Die Lieferung der Mietwagen an den Wunschabholort ist kostenlos.

Anhang 4a: Mobilitätsszenarien

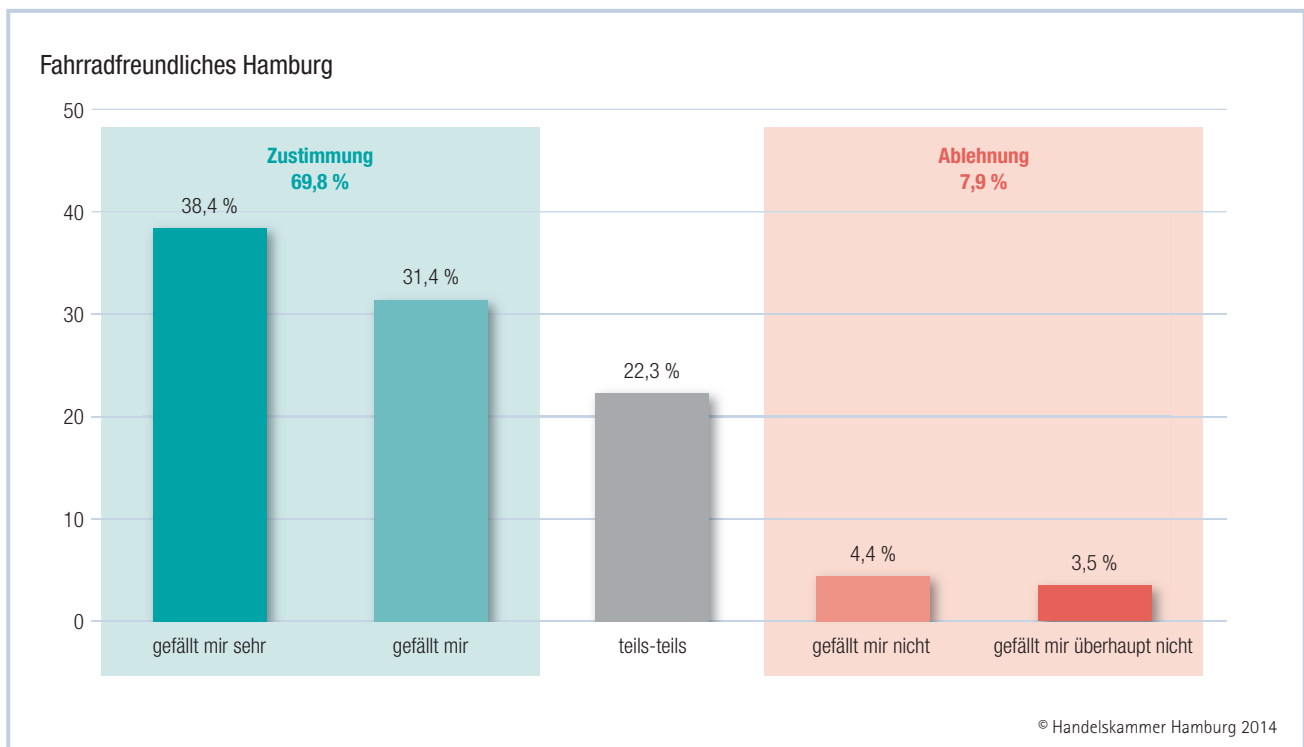


MOBILITÄTSSZENARIEN

Szenario 2 – Fahrradfreundliches Hamburg: Im Jahr 2030 hat sich das Mobilitätsverhalten in Hamburg verändert. In der Woche fahren viele Arbeitnehmer mit dem Fahrrad zur Arbeit. Die Radwege sind gut ausgebaut, auf den meisten viel befahrenen Strecken haben die Radfahrer eine eigene Spur auf der Straße und eigene Radfahrer-Ampeln, wie es bereits in einigen Städten üblich ist (z. B. Göttingen, Münster, holländische Städte).

In den meisten Hamburger Unternehmen gibt es Duschen, sodass auch weitere Strecken mit dem Rad zurückgelegt werden können. Das ÖPNV-Angebot ist ausgebaut worden, auf einigen Strecken gibt es sogar Waggons, die nur für die Mitnahme von Fahrrädern bestimmt sind. Außerdem gibt es an fast allen Bahnstationen und weiteren Stellen Mietradstationen. In den Wohngebieten und der Innenstadt gibt es sichere Fahrradstellplätze oder Fahrradgaragen.

Anhang 4b: Mobilitätsszenarien



Auch die Szenarien 2 „Fahrradfreundliches Hamburg“ mit 69,8 Prozent und 3 „Autofreundliche Stadt“ mit 66,3 Prozent finden noch große Zustimmung. Die Zahlungsbereitschaft ist auch hier positiv, wenngleich etwas geringer: Die Befragten würden für beide Szenarien jeweils knapp 18,00 Euro monatlich an die Stadt zur Finanzierung des Konzeptes bezahlen. Die Bereitschaft zum Autoverzicht ist bei Szenario 2 „Fahrradfreundliches Hamburg“ bei gut einem Drittel vorhanden; ein weiteres gutes Drittel würde hingegen

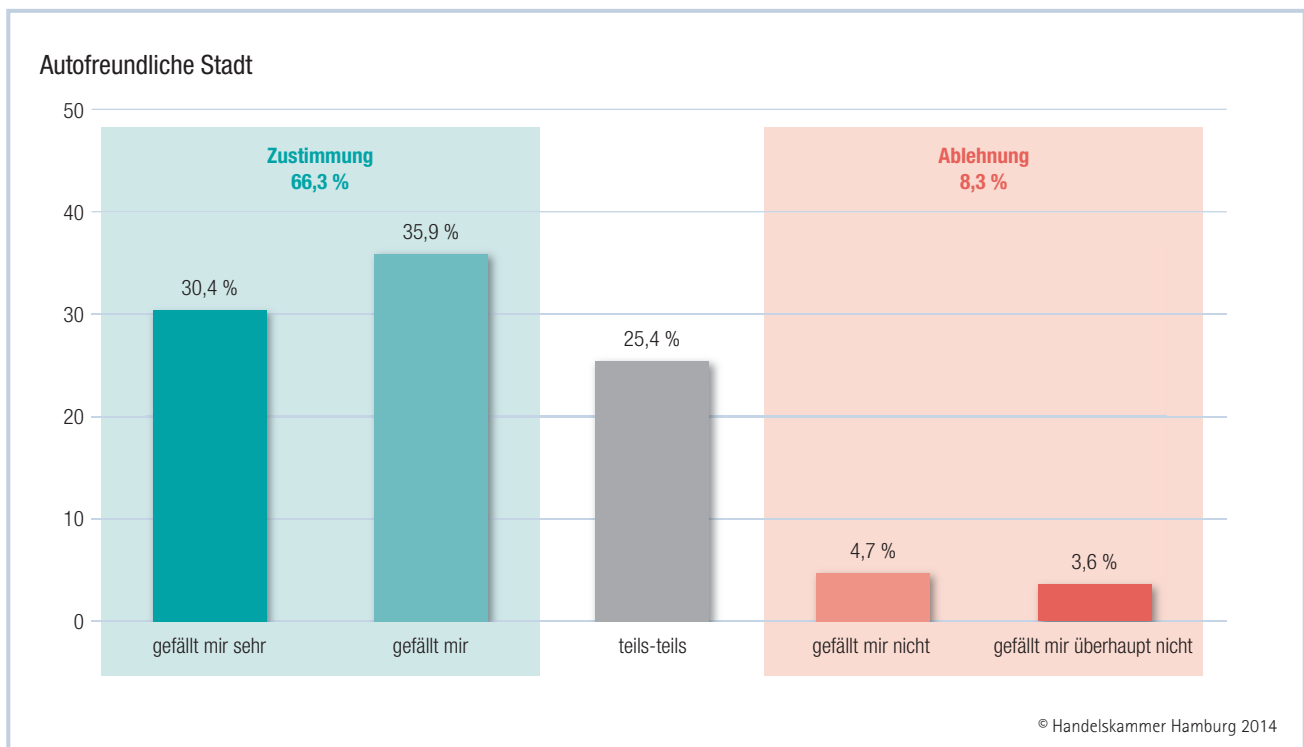
nicht auf einen eigenen Pkw verzichten. Die einzelnen Bestandteile der beiden Szenarien werden durchweg positiv beurteilt: Am besten wird bei Szenario 2 mit 82 Prozent Zustimmung die Einrichtung „sicherer“ Fahrradstellplätze bewertet. Auch die flexible Nutzung verschiedener Verkehrsmittel gefällt – ähnlich wie bei Szenario 1 – vier von fünf Befragten. Demzufolge befürworten auch 78 Prozent, dass Fahrräder jederzeit in den Bahnen mitgenommen werden können. Die Einführung von Radfahrer-Ampeln finden immerhin noch

MOBILITÄTSSZENARIEN

Szenario 3 – Autofreundliche Stadt: Im Jahr 2030 sind die Bedingungen für Autofahrer in Hamburg komfortabel. Die Ampelschaltungen sind bedarfsgesteuert, sodass der Verkehr auch zu den Hauptverkehrszeiten flüssiger läuft. Intelligente Verkehrsinformationssysteme sorgen dafür, dass die Autofahrer auf den günstigsten Routen zu ihrem Ziel gelangen.

Im Innenstadtbereich sorgt ein intelligentes Parkleitsystem dafür, dass die Parkhäuser optimal ausgelastet werden und auf direktem Weg angefahren werden können. In der Innenstadt gibt es viele autofreie Zonen mit gebührenfreien Shuttle-Verkehren zwischen den Parkhäusern und den Einkaufsstraßen. Die Parksituation in den Wohngebieten außerhalb der Innenstadt ist entspannt, da Quartiersgaragen zusätzliche Stellplätze bieten.

Anhang 4c: Mobilitätsszenarien



73 Prozent reizvoll, während Radspuren auf den Straßen von 59 Prozent positiv gesehen werden. Bei Szenario 3 „Autofreundliche Stadt“ wünschen sich 84 Prozent eine bedarfsgesteuerte Ampelschaltung, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Vier von fünf Befragten halten zudem intelligente Verkehrsleitsysteme für eine optimale Verkehrsführung für sinnvoll. Auch die Einrichtung von autofreien Zonen mit gleichzeitiger Bereitstellung von kostenlosen Shuttleverkehren wird positiv beurteilt – 68 Prozent der Befragten gefällt

diese Idee. Den Bau von Quartiersgaragen befürworten schließlich 65 Prozent.

Auch wenn sich die einzelnen Szenarien hinsichtlich der Zustimmung kaum unterscheiden, so kann dennoch festgehalten werden, dass in der Bevölkerung eine grundsätzliche Zahlungsbereitschaft zur Finanzierung des Infrastrukturausbaus vorhanden ist. Dies setzt allerdings voraus, dass der Ausbau den Komfort der Beförderung sichtbar erhöht.

Umfrage zum Ausbau-Cent

Unsere Handelskammer hat zur Akzeptanz des Ausbau-Cents eine repräsentative Bevölkerungsumfrage mit 1 093 Teilnehmern im Verbundgebiet des HWV durchgeführt. Danach ist fast die Hälfte der Befragten (46,1 Prozent) grundsätzlich bereit, einen „Ausbau-Cent“ als Zuschlag zum Fahrkartenpreis zu zahlen.

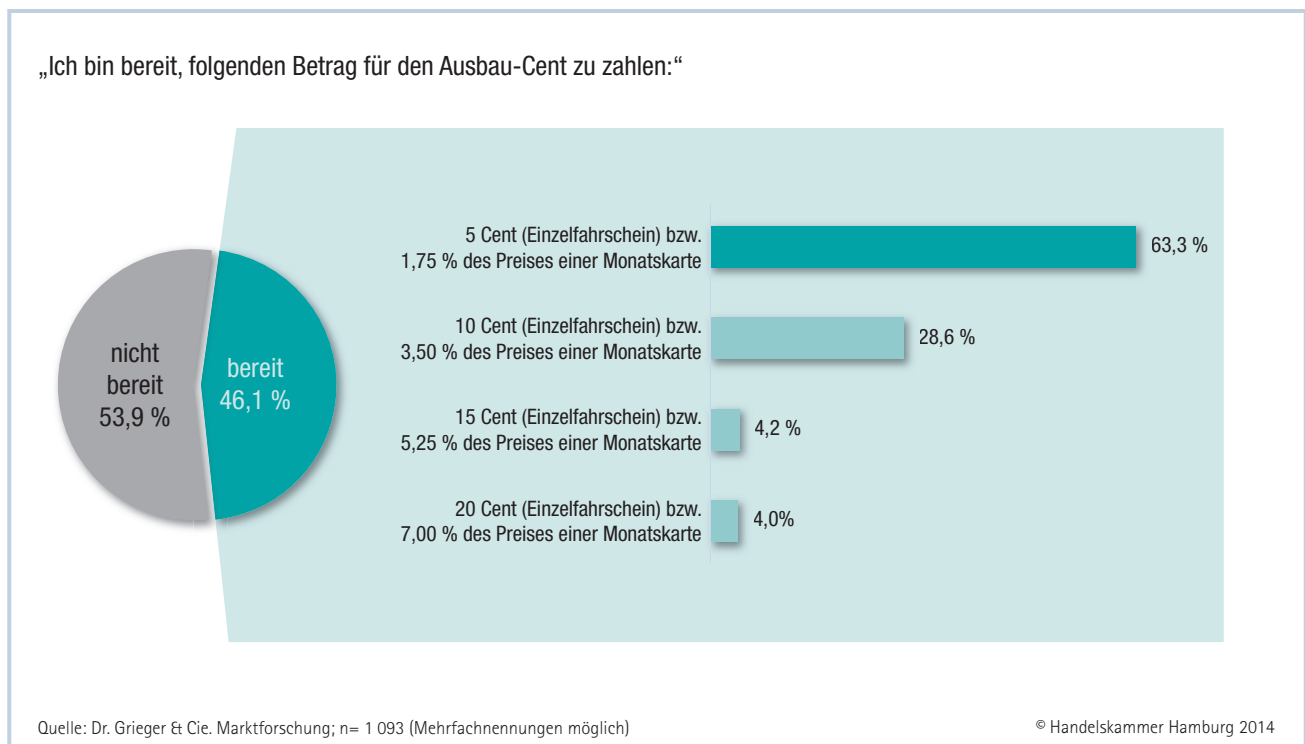
Dabei muss allerdings eine gewisse Preissensibilität hinsichtlich der ÖPNV-Tarife berücksichtigt werden, um keine Kunden an den Individualverkehr zu verlieren. Fast die Hälfte der Bevölkerung wünscht sich der Umfrage unserer Handelskammer zufolge günstigere Preise im ÖPNV (48,7 Prozent bei Bahnfahrkarten und immerhin 44,6 Prozent bei Bustickets). Allerdings nutzen auch nur 20 Prozent der Befragten die besonders günstige ProfiCard (die vielfach vom Arbeitgeber zusätzlich bezuschusst wird) oder ein Semester-Ticket.

Auch in der repräsentativen Befragung des HWV wird die Preissensibilität der Nutzer deutlich: Mit einem Wert von 3,07 wird das Preis-Leistungs-Verhältnis

besonders kritisch bewertet. Auch die ausschließlich unter Kunden des HWV ermittelte Zufriedenheit mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis bleibt deutlich hinter der Globalzufriedenheit mit dem HWV zurück. Dies macht deutlich, dass eine zügige Verbesserung des ÖPNV-Angebots mithilfe der zusätzlichen Einnahmen Grundvoraussetzung für die Akzeptanz des Ausbau-Cents ist.

Auch mit einem moderaten Aufschlag können aber substantielle zusätzliche Einnahmen erzielt werden. Von den 46,1 Prozent der Befragten, die zur Zahlung des Ausbau-Cents grundsätzlich bereit sind, würden 63,3 Prozent einen Zuschlag in Höhe fünf Cent auf Einzelfahrscheine beziehungsweise von 1,75 Prozent auf den Preis einer Zeitkarte (Monatskarte, Abonnement und ProfiCard) akzeptieren. 28,6 Prozent würden sogar einen Ausbau-Cent in Höhe von zehn Cent auf Einzelfahrscheine oder 3,5 Prozent auf den Preis einer Zeitkarte zahlen. Noch höhere Beträge von 15 Cent oder 20 Cent und entsprechend höhere Preise für Zeitkarten würden dagegen nur 4,2 Prozent beziehungsweise 4 Prozent der Befragten akzeptieren.

Anhang 5: Akzeptanz – Höhe des Ausbau-Cents

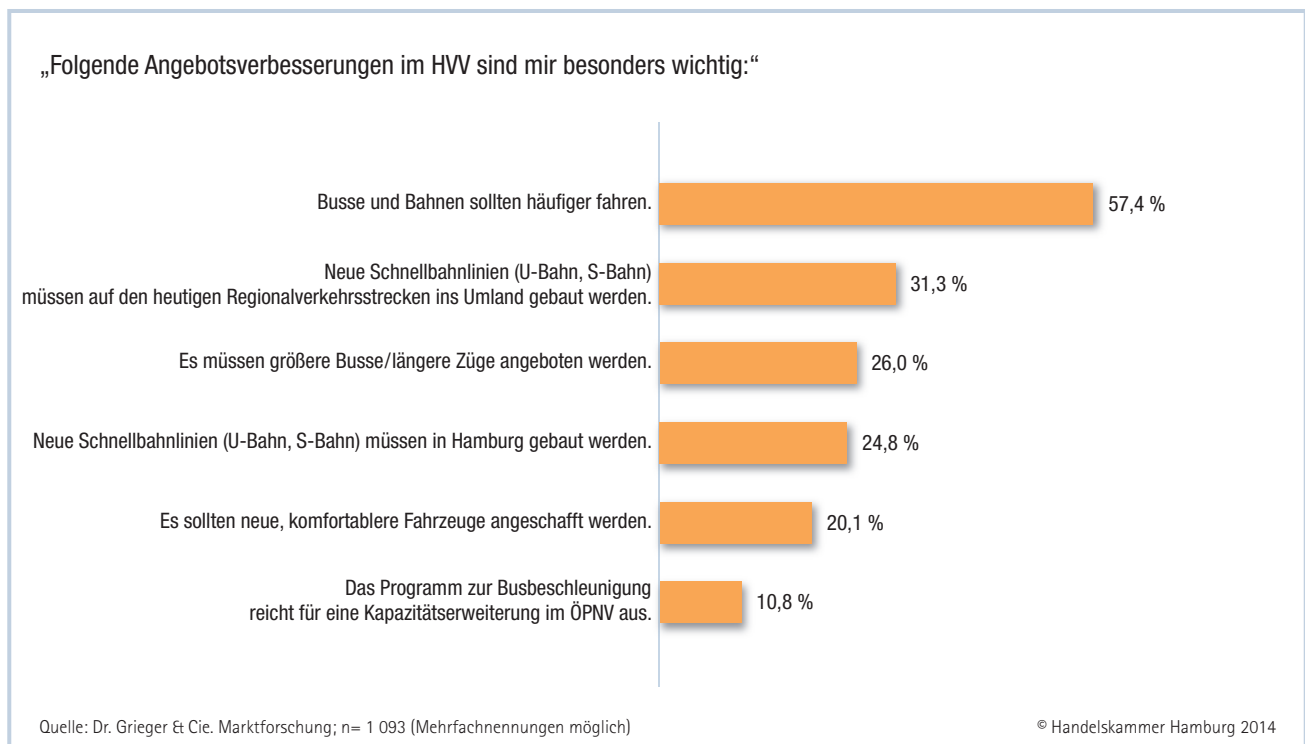


Im Vergleich zwischen Hamburg und dem Umland zeigt sich, dass in Schleswig-Holstein sogar eine knappe Mehrheit von 52 Prozent der Befragten bereit ist, den Ausbau-Cent zu zahlen. In Niedersachsen liegt die Zustimmung bei 48 Prozent, in Hamburg dagegen mit 44 Prozent niedriger. Dies zeigt, dass die Zahlungsbereitschaft dort besonders hoch ist, wo noch deutlicher Ausbaubedarf für den ÖPNV besteht und Schienenverkehrsprojekte auf ihre Umsetzung warten.

Insgesamt zeigt die Umfrage unserer Handelskammer, dass die Akzeptanz für einen Ausbau-Cent durchaus vorhanden ist. Voraussetzung ist jedoch, dass neben Netzerweiterungen auch der Komfort auf bestehenden Linien durch zusätzliche Fahrzeuge verbessert wird. Auf die Frage nach den wichtigsten Verbesserungen steht bei den Befragten der Wunsch nach einem dichteren Takt von Bussen und Bahnen mit 57,4 Prozent an erster Stelle (Mehrfachnennungen möglich). Auch der Wunsch nach zusätzlichen Kapazitäten durch größere Busse und längere Züge wird von 26 Prozent der Befragten geäußert. Der Bau neuer Schnellbahnen ins Umland steht mit 31,3 Prozent an zweiter Stelle der

Ausbaupräferenzen der Befragten; der Bau neuer Schnellbahnverbindungen innerhalb Hamburgs steht mit 24,8 Prozent an vierter Stelle der Wünsche.

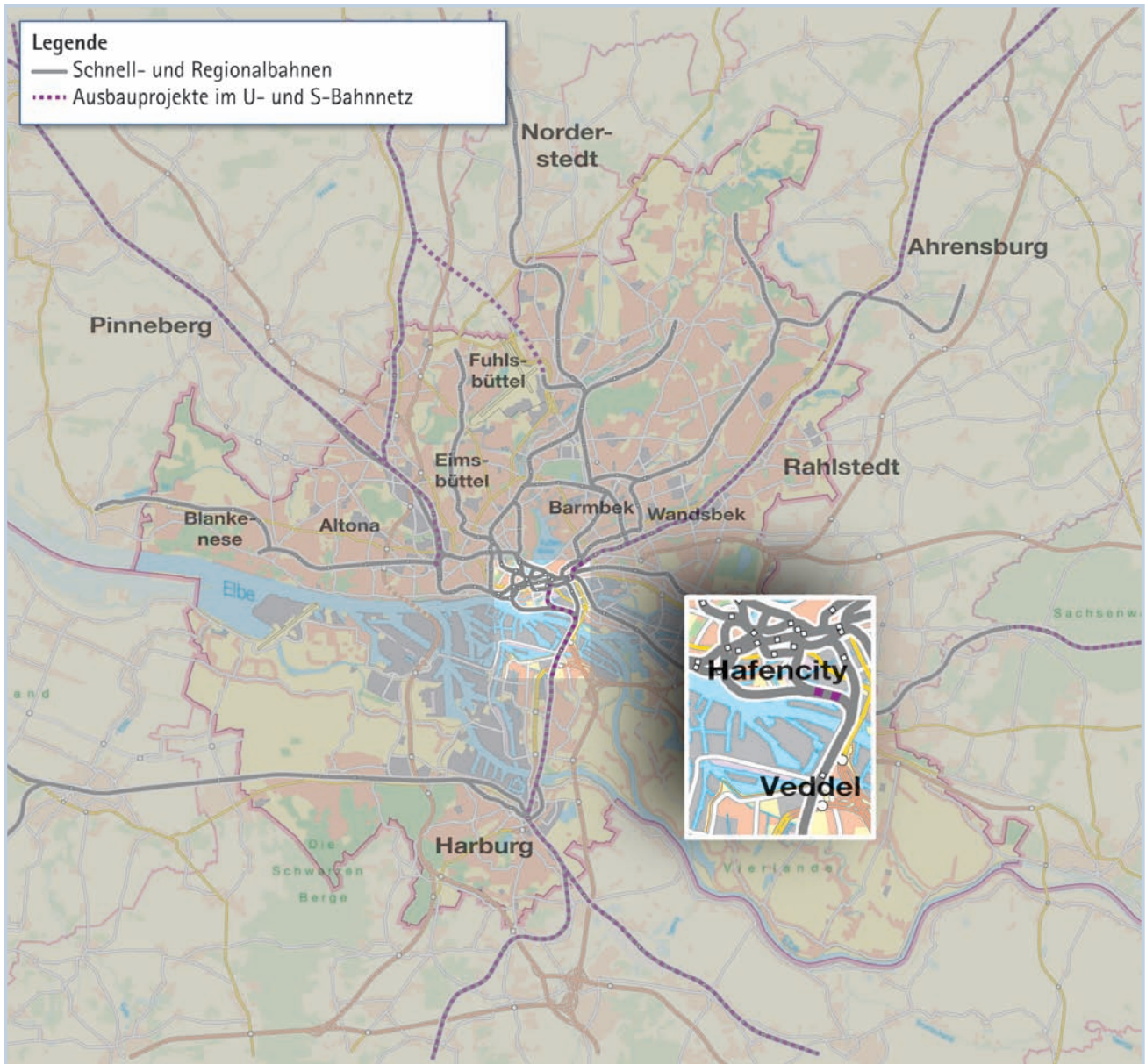
Anhang 6: Ranking gewünschter Angebotsverbesserungen im HVV



Projektsteckbriefe: Schnellbahnausbau in der Metropolregion Hamburg

Anhang 7: U4-Verlängerung zu den Elbbrücken

Projektstatus: In Realisierung



Die 324 Millionen Euro teure neue U-Bahn-Linie U4 stellt seit Anfang Dezember 2012 eine direkte Verbindung zwischen der Hamburger Innenstadt und dem Überseequartier in der HafenCity her. Zudem schafft die U4 zusätzliche Kapazitäten auf der stark ausgelasteten U-Bahn-Strecke zwischen Jungfernstieg und Billstedt. Mit der U4 erhält die HafenCity einen

leistungsfähigen Anschluss an den ÖPNV, der die Standortattraktivität dieses Neubauquartiers nochmals erheblich erhöht. Etwa 23 000 Fahrgäste werden die Station Überseequartier täglich nutzen.

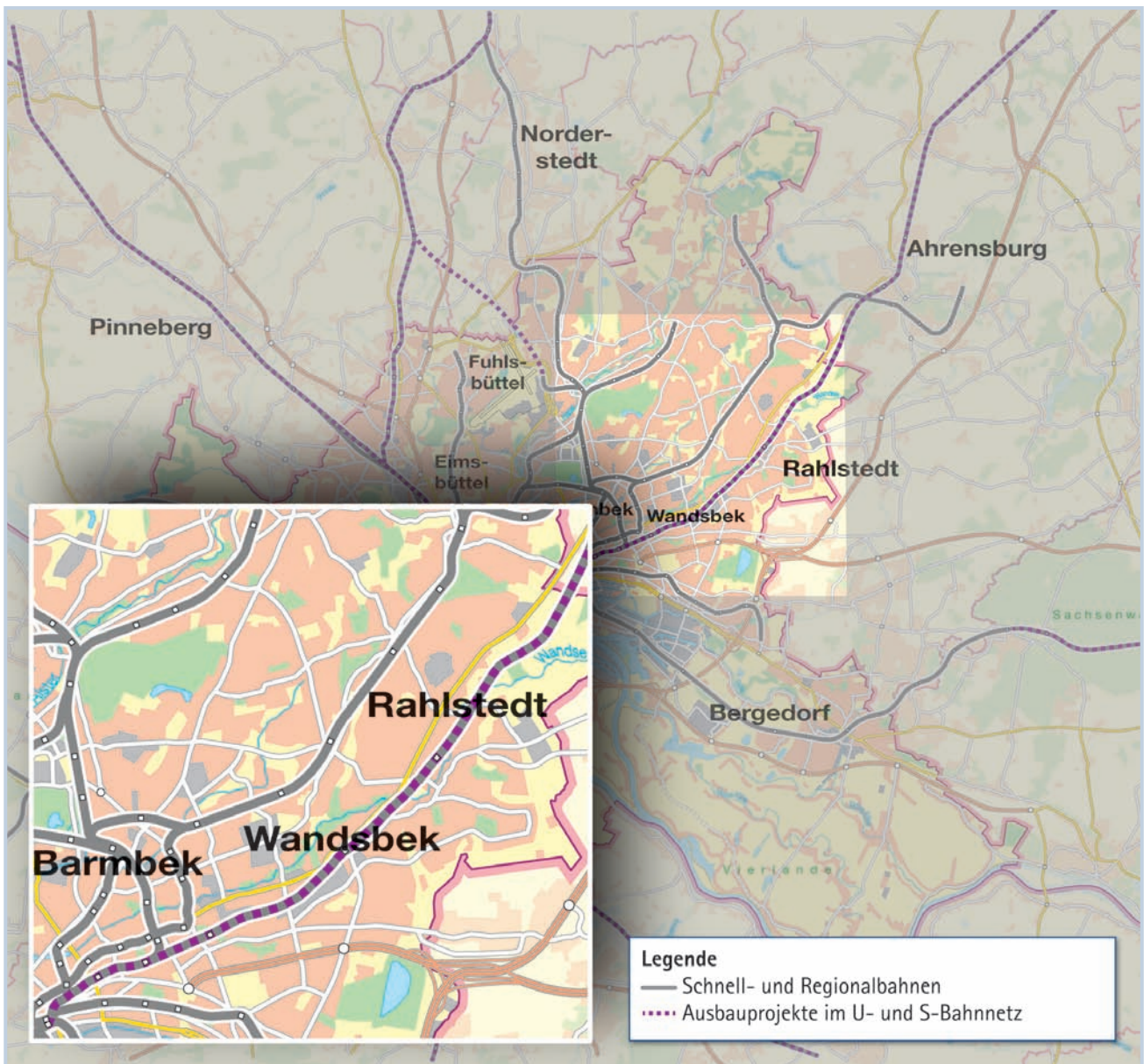
Im Juni 2013 ist der erste Spatenstich erfolgt, um die U4 um weitere 1,3 Kilometer bis zu einer oberirdischen

Haltestelle an den Elbbrücken zu verlängern. Hier soll die U4 zudem mit der S-Bahn verknüpft werden, für die ebenfalls eine neue Haltestelle geplant ist. Die

Arbeiten an dem insgesamt etwa 178 Millionen Euro teuren Streckenabschnitt sollen bis 2018 beendet sein.

Anhang 8: S-Bahn-Linie S4 Altona – Hauptbahnhof – Bad Oldesloe

Projektstatus: Vorentwurfsplanung



Die Freie und Hansestadt Hamburg und Schleswig-Holstein planen, die Regionalbahnen auf der Linie R10 zwischen dem Hauptbahnhof und Bad Oldesloe durch eine leistungsfähige S-Bahn zu ersetzen. Derzeit nutzen die Regionalbahnen auf der verkehrsreichen Strecke Hamburg – Lübeck dieselben Gleise wie der

Fern- und Güterverkehr. Durch die dichte Zugfolge kommt es auf der R10 häufig zu Verspätungen und zu Zugausfällen. Mit dem Bau der festen Fehmarnbeltquerung wird der Zugverkehr auf dieser Strecke künftig noch deutlich zunehmen. Der Bau einer S-Bahn auf einer eigenen Trasse gehört daher zu den vordring-

lichsten Verkehrsprojekten in der Metropolregion Hamburg. Die S4 soll zudem den Hauptbahnhof entlasten, da sie nicht mehr wie die Züge der R10 die überlasteten Regional- und Fernbahngleise nutzen würde, sondern die S-Bahn-Gleise. Hier sind noch freie Kapazitäten verfügbar.

Für die S4 soll ein drittes und viertes Gleis zwischen der Haltestelle Hasselbrook und Ahrensburg und ein drittes Gleis bis Bargteheide gebaut werden. Zwischen Bargteheide und Bad Oldesloe kann die S-Bahn auf den bestehenden Gleisen verkehren. Vorbild hierfür sind die Zweisystem-Fahrzeuge der S3, die zwischen Neugraben und Stade fahren. Vom Hauptbahnhof aus soll die S4 weiter über Jungfernstieg bis Altona verkehren und Fahrgästen aus dem Hamburger Osten damit eine umsteigefreie Verbindung in die Hamburger Innenstadt anbieten.

Mit dem Bau neuer Gleise für die S-Bahn sollen auch vier neue Haltestellen in Hamburgs Osten entstehen (bei gleichzeitiger Aufhebung des Bahnhofs Wandsbek): Die Haltestellen Claudiusstraße, Bovestraße, Holstenhofweg und Am Pulverhof. Damit werden die Stadtteile Wandsbek, Marienthal, Jenfeld, Tonndorf und Rahlstedt wesentlich besser als bisher durch den SPNV erschlossen. Die S4 bietet so die Chance, neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Insbesondere Pendler hätten durch einen dichten Takt mit einer umsteigefreien Verbindung in die Innenstadt und nach Altona Anreize, auf den ÖPNV umzusteigen. Schätzungen der S-Bahn Hamburg gehen davon aus, dass täglich bis zu 20 000 zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden können und die Fahrgastzahlen auf der Strecke somit um über 50 Prozent gesteigert werden können.

Geplant ist, die S4 ganztägig im 20-Minuten-Takt zwischen Altona und Ahrensburg-Gartenholz verkehren zu lassen. In der Hauptverkehrszeit soll die S4 zwischen Altona und Ahrensburg sogar im 10-Minutentakt und bis Bargteheide im 20-Minutentakt verkehren (sonst im 60-Minutentakt). Zwischen Bargteheide und Bad Oldesloe soll die S4 wie die heutigen Regionalbahnen

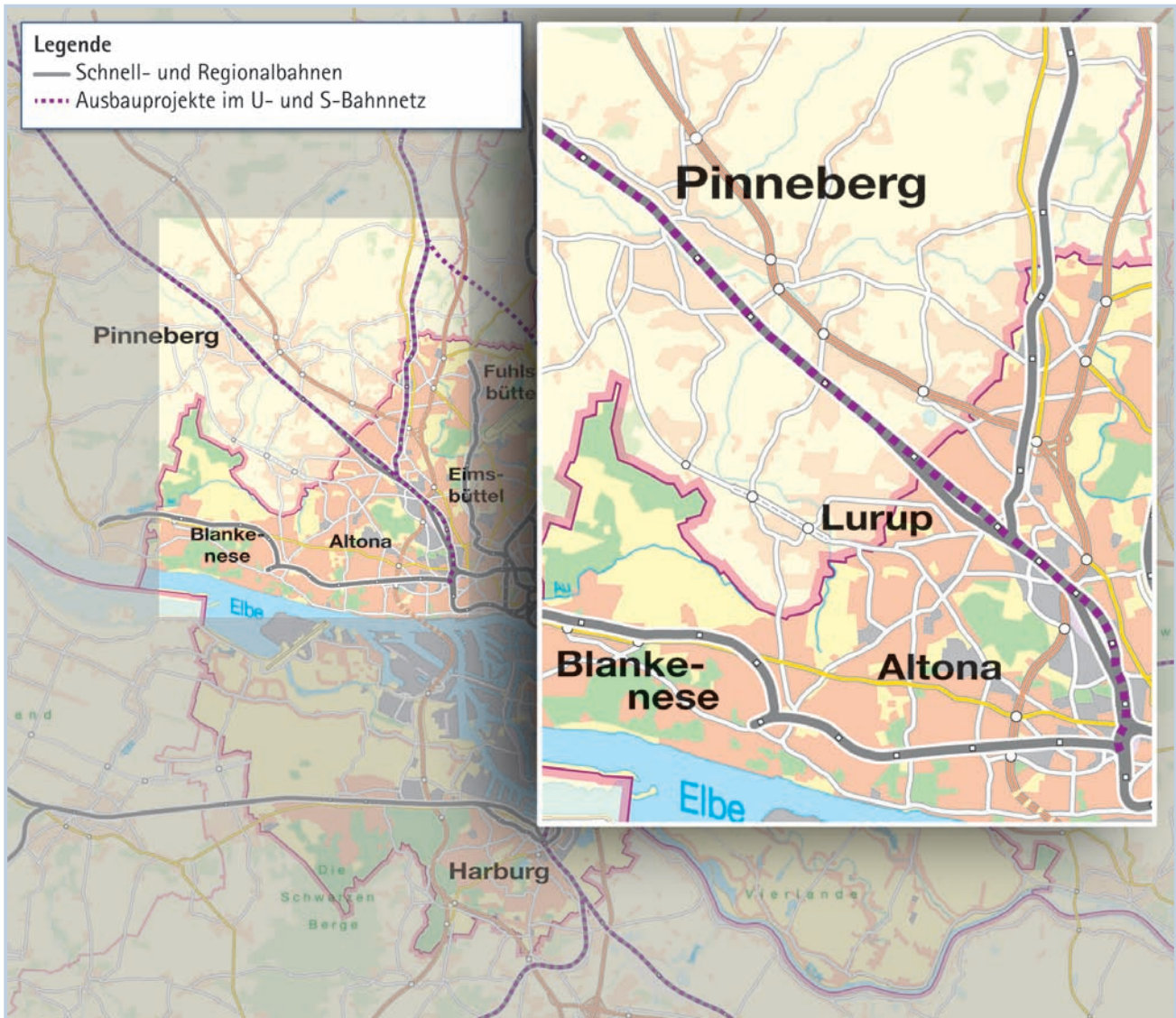
im 60-Minuten-Takt fahren. Der Regionalexpress zwischen Hamburg und Lübeck wird weiterhin verkehren.

Die durch Hamburg und Schleswig-Holstein in Auftrag gegebene Vorentwurfsplanung für die S4 ist Ende 2013 abgeschlossen worden; Hamburg, Schleswig-Holstein und die DB Netz AG haben zudem im September 2013 eine Absichtserklärung über die anschließende Entwurfs- und Genehmigungsplanung unterzeichnet. Die Betriebsaufnahme der Strecke ist für 2020 geplant. Derzeit wird mit Investitionen in Höhe von 630 Millionen Euro gerechnet.

Der endgültige Beschluss zum Bau der S4 wird jedoch erst fallen, wenn auf Basis der Vorentwurfsplanung eine Nutzen-Kosten-Analyse erfolgt ist. Diese ist auch Grundlage, damit eine Finanzierungsvereinbarung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geschlossen werden kann.

Anhang 9: S-Bahn-Linie S4 (West) Altona – Itzehoe/Wrist

Projektstatus: Projektidee des Landes Schleswig-Holstein (Achsenkonzept)



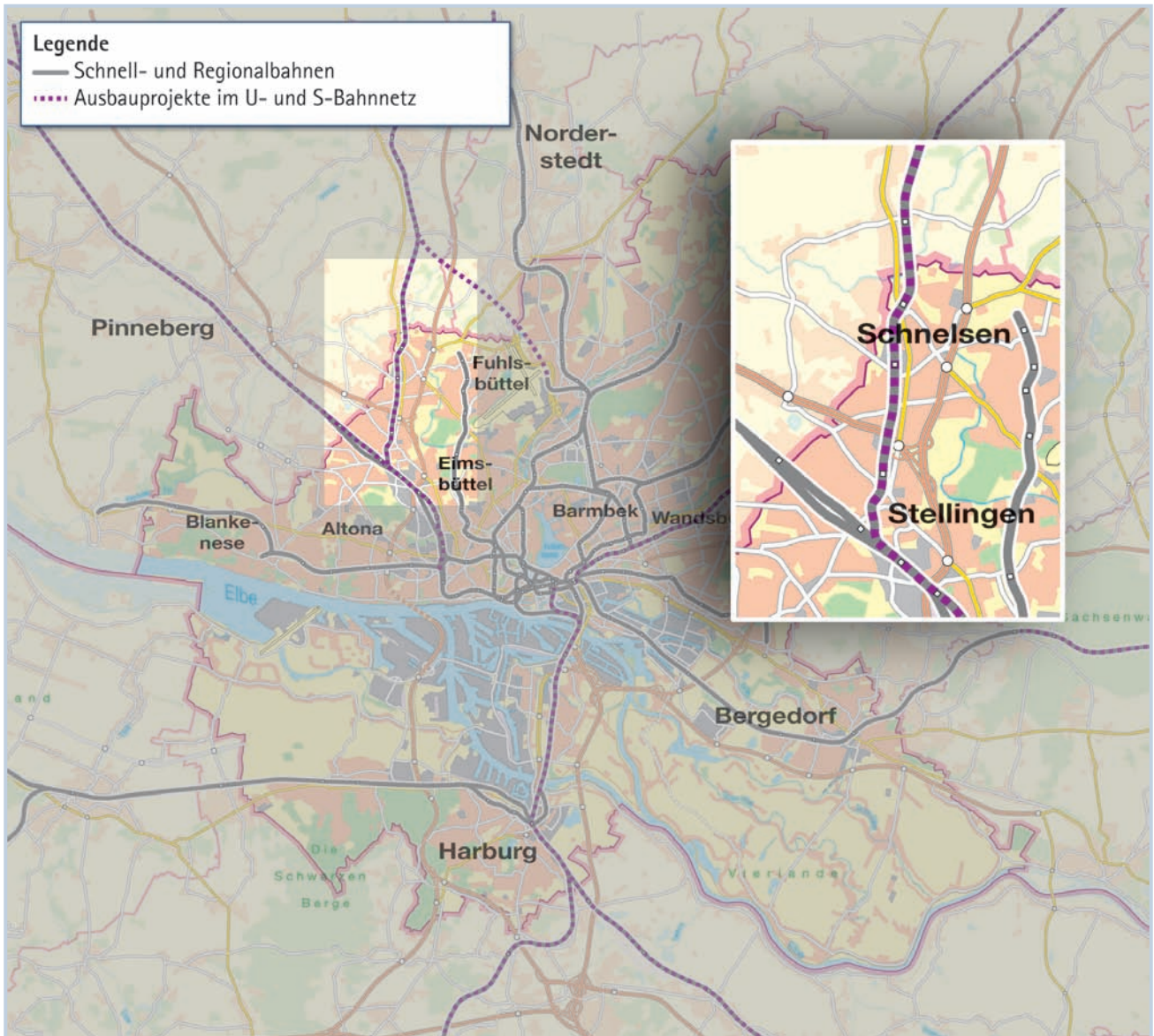
Eine engere Verknüpfung der nordwestlichen Metropolregion mit Hamburg soll durch die Umwandlung der Regionalbahnen auf den Strecken R60/R70 über Elmshorn nach Itzehoe und Wrist in eine S-Bahn erreicht werden. Bisher endet die S-Bahn in Pinneberg. Das Achsenkonzept des Landes Schleswig-Holstein sieht vor, dass als Ergänzung zum östlichen Abschnitt der S4 nach Bad Oldesloe künftig Zweisystem-Fahrzeuge der S-Bahn auch zwischen Pinneberg und Elmshorn verkehren. In Elmshorn könnten die Züge wie die Flughafen-S-Bahn geteilt werden und weiter nach Itzehoe und Wrist fahren. Damit würde auch hier eine umsteigefreie Verbindung bis in die Hamburger Innen-

stadt entstehen. Auf der Strecke Hamburg-Elmshorn, auf der schon heute eine hohe Fahrgastnachfrage besteht, könnte zudem ein dichterer Takt angeboten werden. In diesem Abschnitt sollen auch zusätzliche Gleise entstehen. Durch diese Maßnahmen würde die Attraktivität der Strecke deutlich erhöht. Das Land Schleswig-Holstein will zeitnah die Vorplanungen für den Westabschnitt der S4 beginnen. Eine Realisierung ist allerdings erst nach dem Bau der S4 nach Bad Oldesloe geplant.²

² www.nah.sh/nah-sh/neuigkeiten/land-startet-vorentwurfsplanung-fuer-die-s-4/, Zugriff 19. September 2012

Anhang 10: S-Bahn-Linie S21 nach Kaltenkirchen

Projektstatus: Projektidee der Länder Hamburg und Schleswig-Holstein (Achsenkonzept)



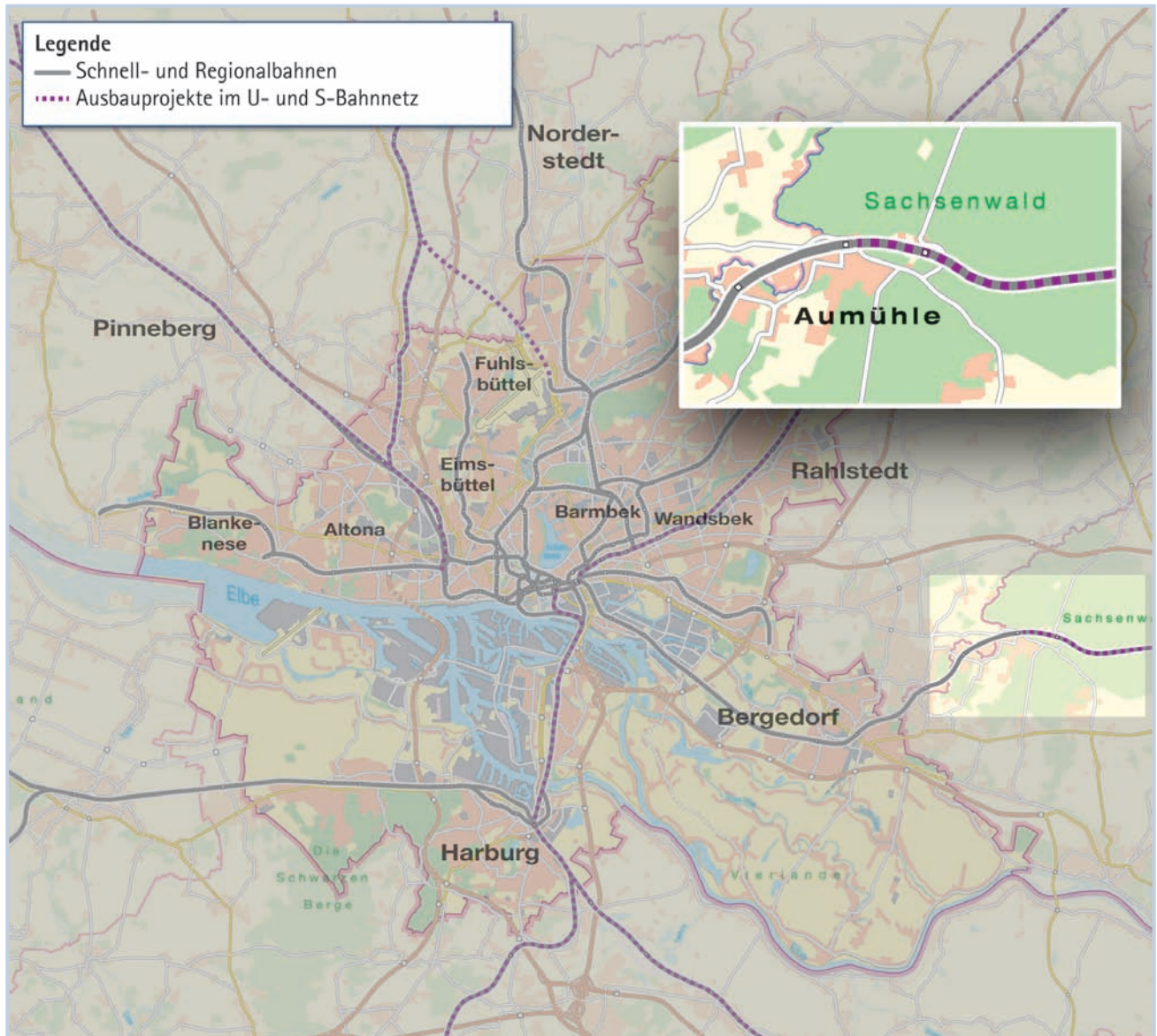
Auch die AKN-Strecke A1 Hamburg – Kaltenkirchen könnte künftig als Teil der S-Bahn-Linie S21 in das S-Bahn-Netz integriert werden. Die Hamburgische Bürgerschaft hat das entsprechende Projekt im Achsenkonzept des Landes Schleswig-Holstein fraktionsübergreifend begrüßt.

Seit den 1990er-Jahren wird die Strecke der A1 zweigleisig ausgebaut, um die Pünktlichkeit und das Fahrtenangebot auf der Strecke zu verbessern. 2013 wurde auch der letzte Abschnitt zwischen Schnelsen und der Landesgrenze ausgebaut. Ergänzend wird in den kom-

menden Jahren noch die neue Haltestelle Schnelsen Süd errichtet. Die Elektrifizierung der Strecke wird derzeit im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse geprüft. Diese Elektrifizierung und der Ausbau der Haltepunkte ist Voraussetzung, um die Strecke in das S-Bahn-Netz zu integrieren. Die Stadtteile Eidelstedt und Schnelsen und das nordwestliche Hamburger Umland würden dadurch deutlich besser mit dem ÖPNV an die Hamburger Innenstadt angebunden. Prognosen zufolge könnten die Fahrgastzahlen durch die Angebotsverbesserungen um bis zu 60 Prozent steigen.

Anhang 11: S-Bahn nach Büchen

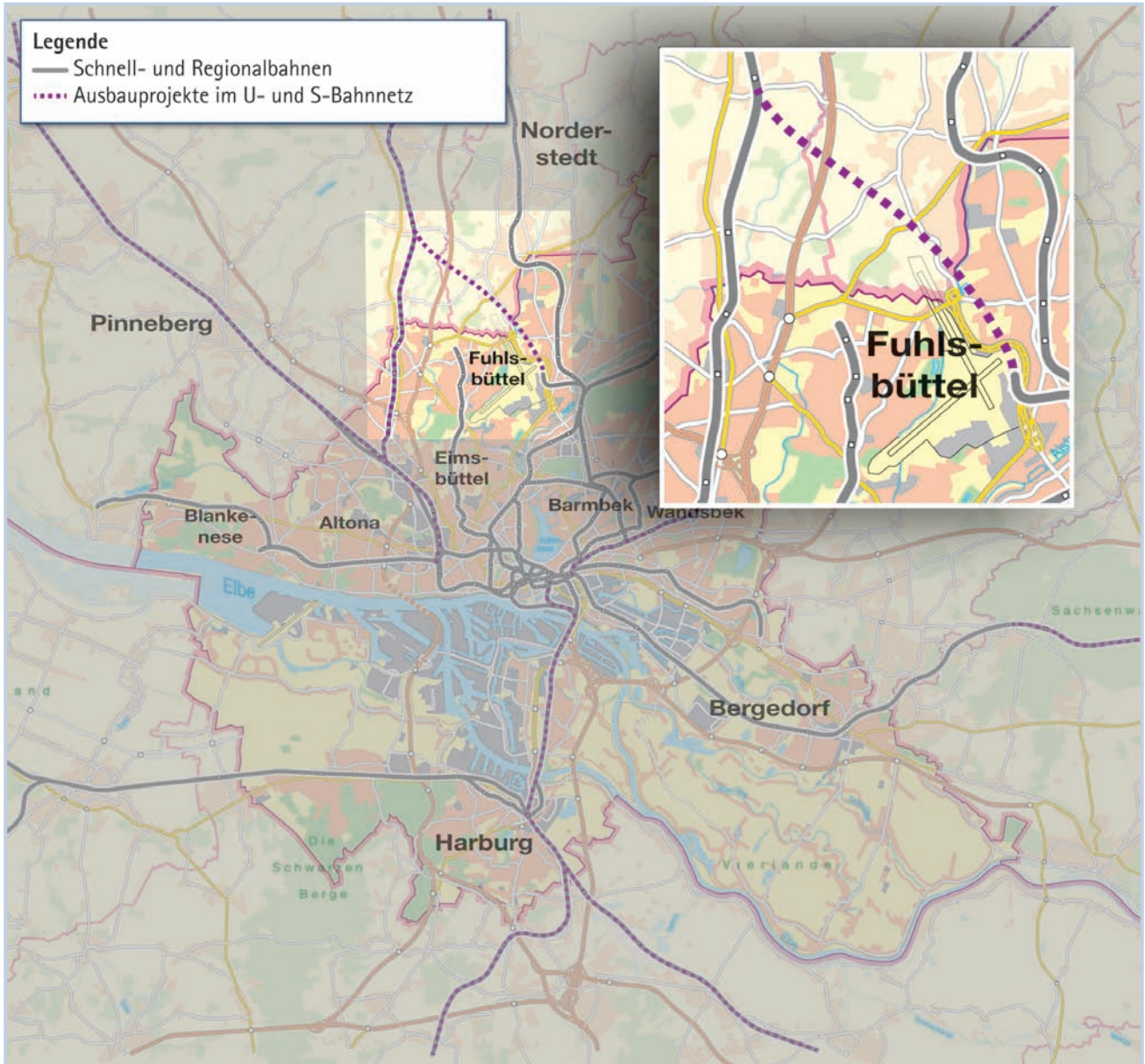
Projektstatus: Projektidee des Landes Schleswig Holstein (Achsenkonzept)



Als Teil des Achsenkonzepts für den Regionalverkehr soll auch die sogenannte Achse Ost nach Büchen ausgebaut werden. Dies könnte durch eine Verlängerung der S21 bis Büchen geschehen. Angesichts von derzeit nur 5 000 täglichen Fahrgästen auf dieser Strecke ist das Fahrgastpotenzial hier jedoch vergleichsweise gering.

Anhang 12: S-Bahn-Linie S1 Hamburg Airport – Kaltenkirchen

Projektstatus: Projektidee (Achsenkonzept)

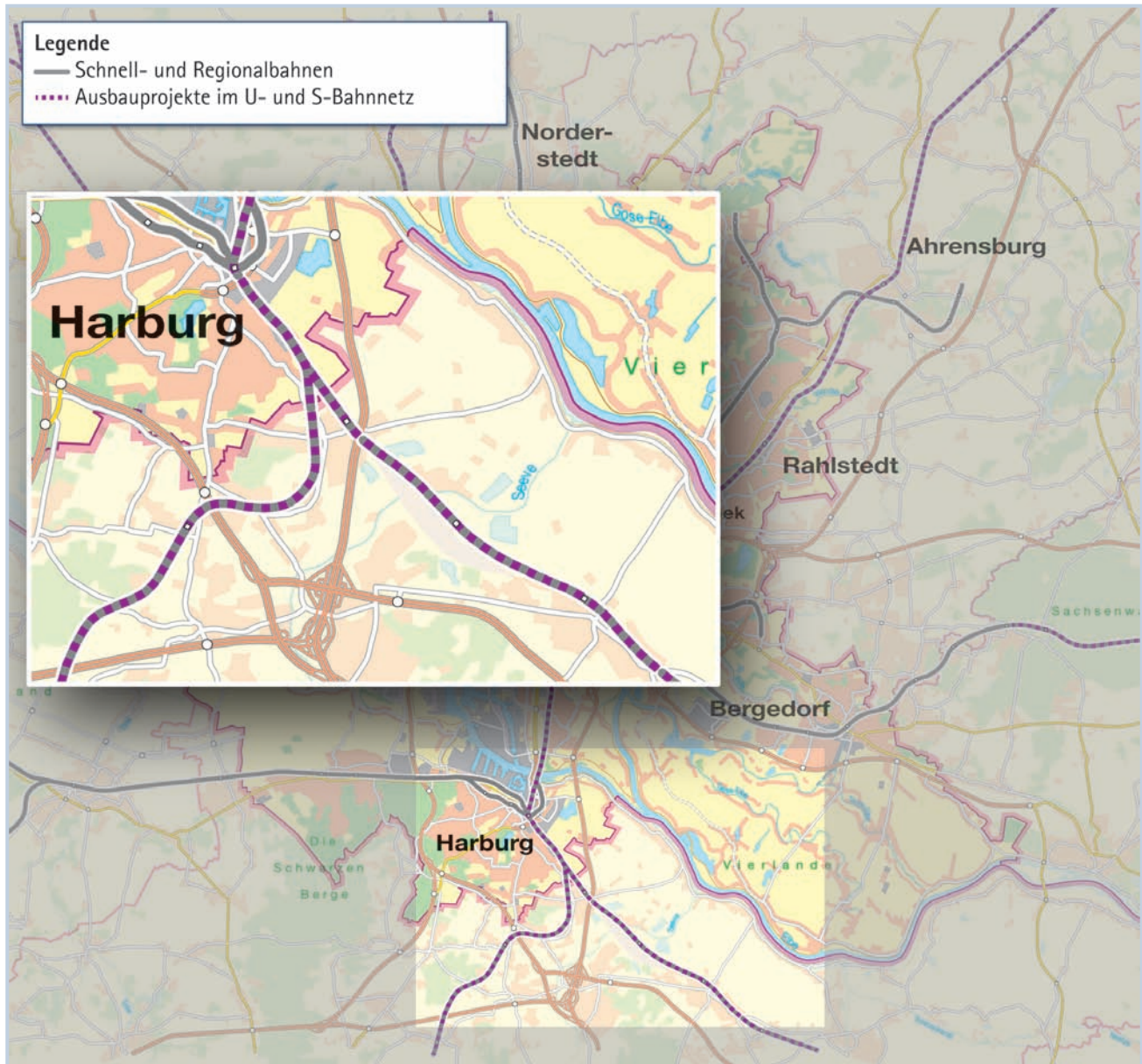


Die Anbindung des nördlichen Hamburger Umlands im schienengebundenen ÖPNV an das Hamburger Zentrum kann durch eine Verlängerung der S1 vom Hamburger Flughafen nach Norden verbessert werden. Planungen hierzu sehen eine Verlängerung der Flughafen-S-Bahn von der Station Hamburg Airport aus nach Norden über das Logistik- und Gewerbegebiet Nordport in Norderstedt hinaus zum Haltepunkt Hasloh auf der AKN-Strecke Eidelstedt – Kaltenkirchen vor. Hierdurch würde sich die ÖPNV-Anbindung des südlichen

Schleswig-Holsteins an den Hamburger Flughafen deutlich verbessern.

Anhang 13: S-Bahn-Linien nach Lüneburg und Tostedt

Projektstatus: Projektidee (Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Harburg)



Wie in Schleswig-Holstein bestehen auch in Niedersachsen Bestrebungen, die SPNV-Anbindung der Umlandkreise an Hamburg weiter zu verbessern. Eine S-Bahn auf den Regionalbahnstrecken Hamburg – Winsen – Lüneburg und Hamburg – Buchholz – Tostedt ist im aktuellen Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Harburg von 2007 als erforderliches Schienenverkehrsprojekt mit weiterem Abstimmungsbedarf verzeichnet. Hier haben sich die Fahrgastzahlen seit 2005 verdreifacht. Die Überlegungen stehen jedoch erst am Anfang, obwohl das Vorha-

ben seit den 1970er-Jahren immer wieder diskutiert wird.

2012 hat sich der Kreistag des Landkreises Harburg für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie durch die Metropolregion ausgesprochen. Sie soll untersuchen, wie das ÖPNV-Angebot durch eine S-Bahn mit Zweisystem-Fahrzeugen oder durch einen S-Bahn-ähnlichen Verkehr mit dichtem Takt auf den bestehenden Regionalverkehrslinien verbessert werden kann. Für die Studie hat der Kreistag 30 000 Euro bereitgestellt.

Allerdings wird mit Gesamtkosten von 350 000 Euro gerechnet.

Derzeit fehlt dem Projekt aber die Unterstützung maßgeblicher Akteure. Weder die Landesnahverkehrsgesell-

schaft Niedersachsen mbH als Aufgabenträger im Nahverkehr in Niedersachsen, noch die Freie und Hansestadt Hamburg oder die S-Bahn-Hamburg GmbH haben ihre Beteiligung an einer Machbarkeitsstudie in Aussicht gestellt.

Verstärkerlinie S32 zwischen Harburg-Rathaus und Altona

Projektstatus: Projektidee, im Verkehrsvertrag mit der S-Bahn Hamburg optioniert

Die S-Bahn-Strecke zwischen Neugraben und dem Hauptbahnhof ist mit insgesamt 135 000 Fahrgästen an Werktagen die am stärksten belastete Strecke im S-Bahn-Netz. In Zukunft wird mit weiter zunehmenden Fahrgastzahlen gerechnet.³ Obwohl tagsüber mit den Linien S3 und S31 bereits ein Fünf-Minuten-Takt auf der Strecke besteht, sind die Züge stark ausgelastet und im Berufsverkehr überfüllt.

Der HWV stellt daher Überlegungen an, mit der S32 eine dritte S-Bahn-Linie zwischen Harburg Rathaus und Altona über Dammtor einzurichten. Die Bürgerschaft

hat den Senat ersucht, zum nächstmöglichen Zeitpunkt zusätzliche S-Bahn-Leistungen auf der Strecke Harburg – Altona zu vereinbaren und bei der anstehenden Neuvergabe der S-Bahnleistungen ab 2018 zu berücksichtigen.⁴ Dies ist im Rahmen des neuen Verkehrsvertrags mit der S-Bahn Hamburg GmbH für den Betrieb des Hamburger S-Bahn-Netzes ab Ende 2018 erfolgt. Entsprechende Leistungen und die notwendigen Fahrzeugbestellungen können durch den Aufgabenträger – die Stadt Hamburg – jederzeit beauftragt werden. Allerdings setzt dies zuvor einen gesonderten Beschluss der Bürgerschaft voraus.

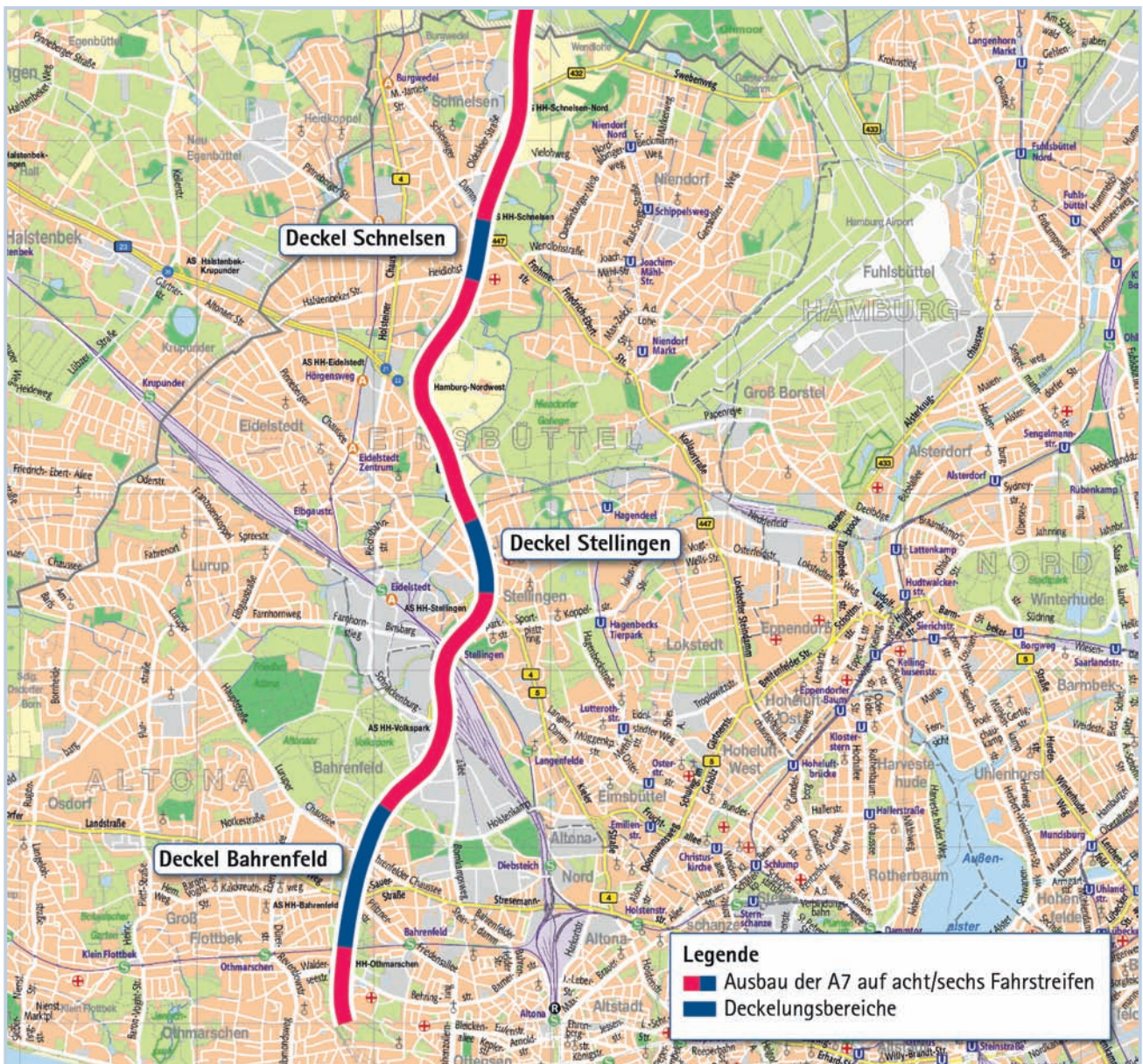
³ Hamburgische Bürgerschaft, Drucksache 20/1019.

⁴ Hamburgische Bürgerschaft, Drucksache 20/2541.

Projektsteckbriefe: Ausbau des Straßennetzes in der Metropolregion Hamburg

Anhang 14: Ausbau A7 (nördlich Elbtunnel)

Projektstatus: Im Planfeststellungsverfahren/Planfeststellungsbeschluss liegt vor



Die A7 in Hamburg soll ab 2014 zwischen dem Nordportal des Elbtunnels und der Landesgrenze ausgebaut werden. Zwischen der Anschlussstelle Othmarschen und dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest soll sie künftig über acht Fahrstreifen verfügen, nördlich davon bis zum Autobahndreieck Bordsesahl über

sechs Fahrstreifen. Um den erforderlichen Lärmschutz zu gewährleisten und die Stadtteile im Hamburger Westen wieder stärker miteinander zu verknüpfen, werden über der Autobahn in Bahrenfeld, Stellingen und Schnelsen drei Deckelbauwerke errichtet. Die Hansestadt Hamburg finanziert dabei zusätzlich zu den

gesetzlich erforderlichen Deckelabschnitten die Verlängerung des Deckels in Bahrenfeld sowie den Deckel in Schnelsen selbst, um gleichzeitig den städtebaulichen Nutzen des Projektes zu maximieren. Durch die Verlagerung von Kleingräten auf den Autobahndeckel können auf den frei werdenden Flächen im Umfeld bis zu 2 200 Wohnungen errichtet werden. Hamburg trägt dafür Kosten von etwa 150 Millionen Euro. Durch den Verkauf von Grundstücken für den Wohnungsbau wird mit Erlösen von etwa 127 Millionen Euro gerechnet. Die Bauarbeiten beginnen 2014 in den Abschnitten Schnelsen und Stellingen. Mit der Gesamtfertigstellung wird bis 2022 gerechnet.

Anhang 15: Ausbau A7 (südlich Elbtunnel)

Projektstatus: Als Projekt zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet



Angesichts der erwarteten starken Verkehrszunahme soll die A7 auch südlich der Elbe zwischen dem Elbtunnel und dem geplanten Autobahndreieck Hamburg-Süderlebe (A7/A26 [Hafenquerspange]) achtstreifig ausgebaut werden. Das Vorhaben wurde in den

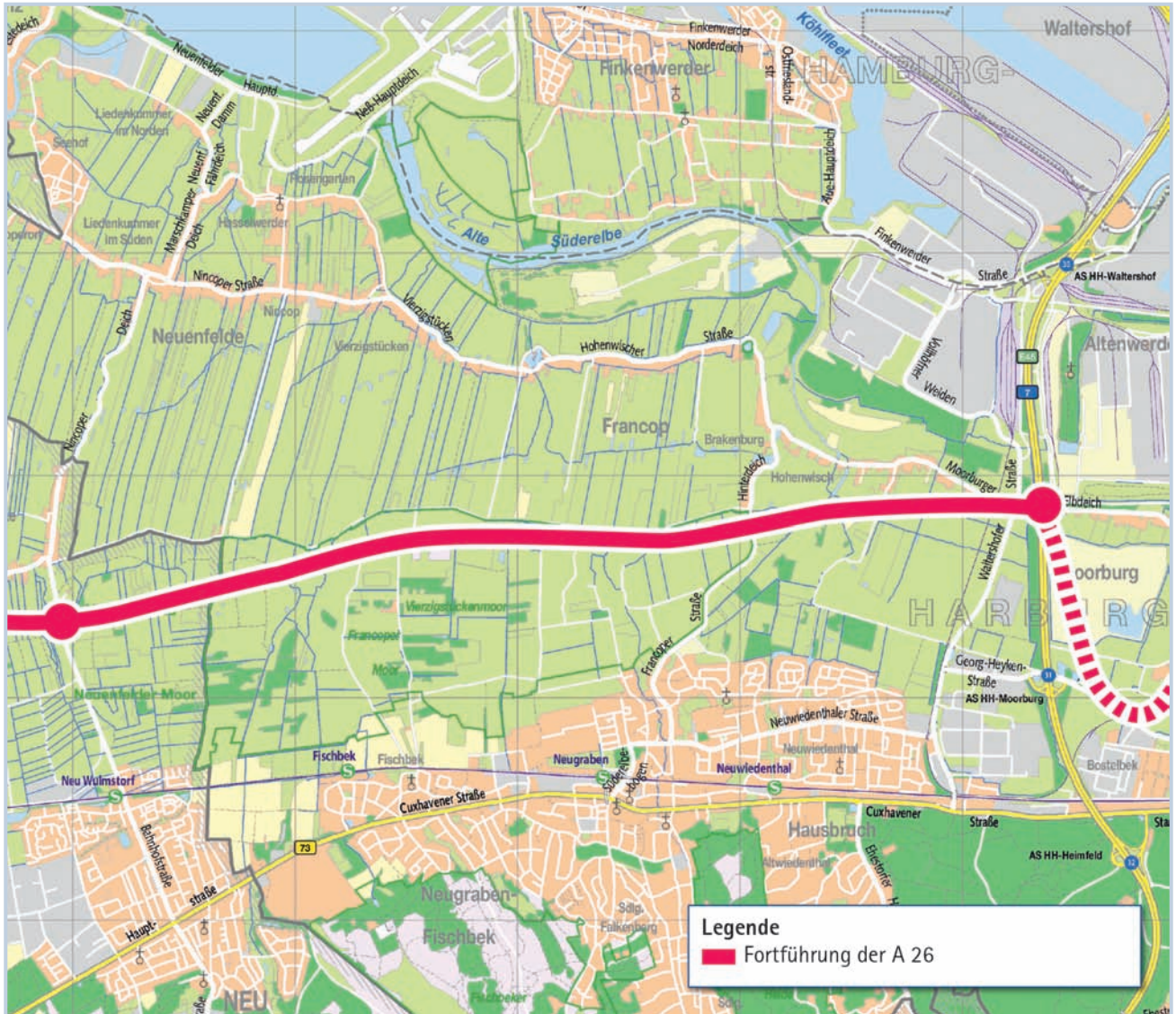
Bundesverkehrswegeplan 2003 als neues Vorhaben aufgenommen und von Hamburg im 1. Quartal 2013 erneut zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet.⁵ Für das Projekt wurden 2003 Baukosten von 110 Millionen Euro veranschlagt.⁶

⁵ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drucksache 20/7047.

⁶ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Bundesverkehrswegeplan 2003.

Anhang 16: Neubau A26

Projektstatus: Im Planfeststellungsverfahren



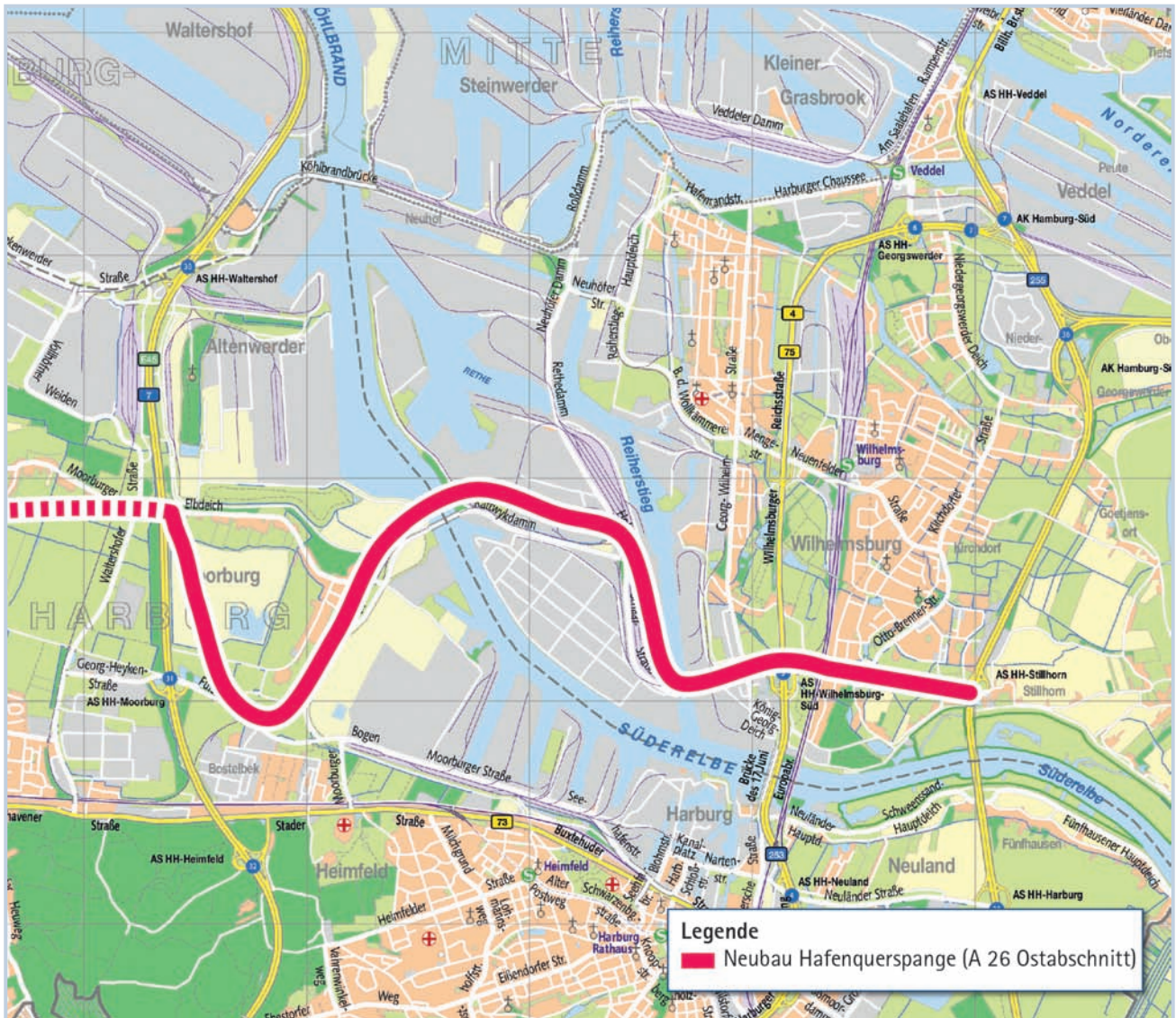
Die A26 soll die Anbindung des Süderelberaums an Hamburg verbessern und die stark befahrene B73 entlasten. Nach ihrer Fertigstellung soll sie von der A7 am neuen Autobahnkreuz Hamburg-Süderelbe vierstreifig bis zur geplanten Elbquerung der A20 bei Drochtersen führen. Zwischen Stade und Horneburg ist die A26 bereits befahrbar. Der Bauabschnitt zwischen Horne-

burg und Buxtehude ist im Bau, für den anschließenden Abschnitt bis zur Hamburger Landesgrenze wurde der Planfeststellungsbeschluss im Sommer 2012 erteilt.

Für den sieben Kilometer langen Abschnitt hat der Bund 2003 mit Investitionen von 115,5 Millionen Euro gerechnet.

Anhang 17: Neubau Hafensperspanne (Ostabschnitt A26)

Projektstatus: Als Projekt zum Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet



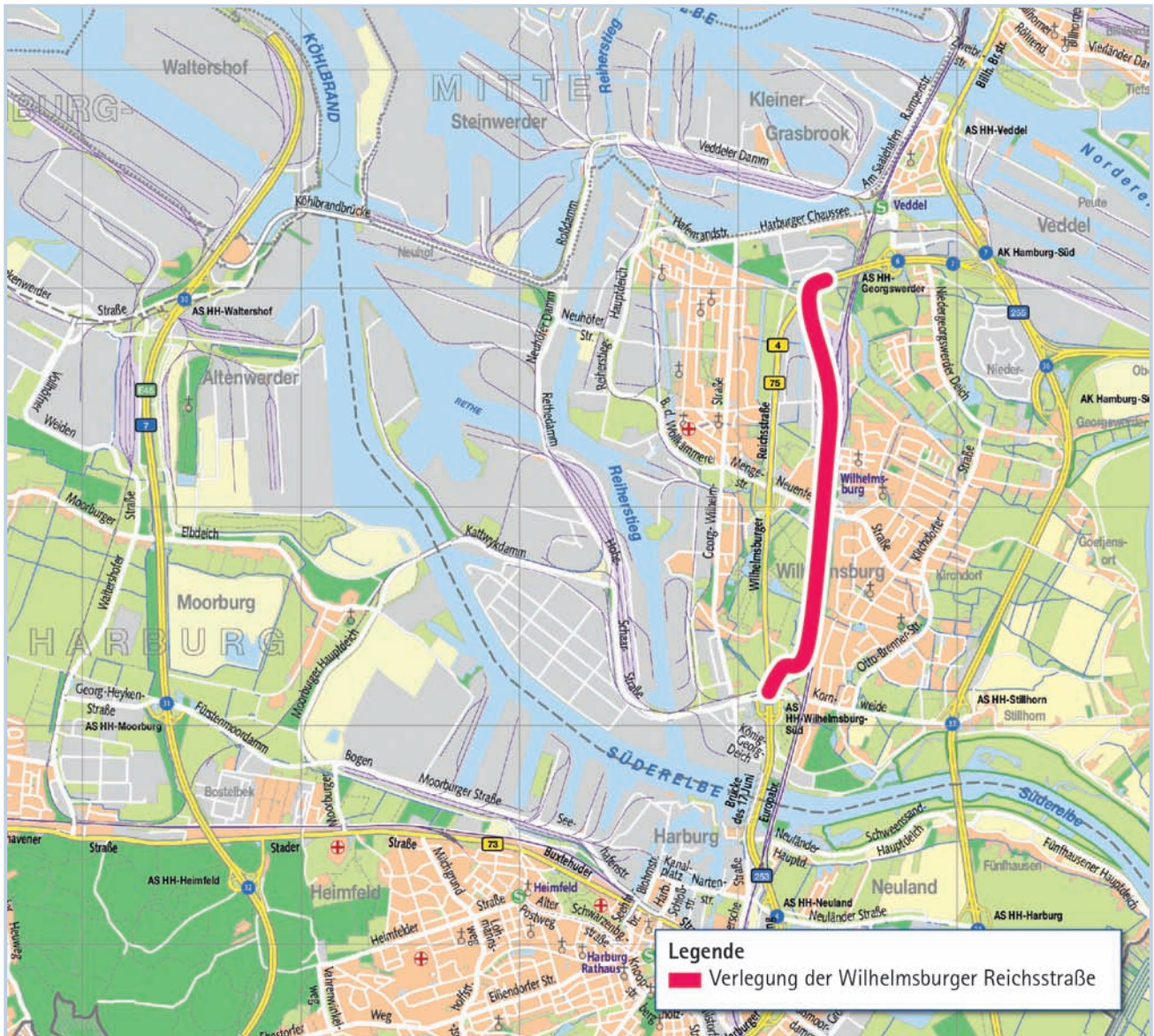
Die A26 soll nach Fertigstellung des westlichen Abschnitts von der Landesgrenze bis zur A7 vierstreifig als Hafensperspanne bis zur Anschlussstelle Hamburg-Stillhorn der A1 weitergeführt werden. Durch diese Verknüpfung der A1 mit der A7 soll die überregionale Erreichbarkeit des Hamburger Hafens und vor allem der Containerterminals im westlichen Teil des Hafens weiter verbessert werden, die Ost-West-Verkehre im Hamburger Hafen gebündelt und so Lärm- und Schadstoffbelastungen in innerstädtischen Wohnquartieren gemindert werden.⁷

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2003 ist als Verbindung zwischen der A7 und der A1 im Bereich des Hamburger Hafens die inzwischen nicht mehr weiterverfolgte nördliche Trasse der Hafensperspanne im „weiteren Bedarf“ enthalten. Dementsprechend ist im aktuellen Investitionsrahmenplan des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für 2011 bis 2015 allerdings kein Geld für die Hafensperspanne vorgesehen. Für den Bundesverkehrswegeplan 2015 hat Hamburg die aktuell geplante Variante der A26 angemeldet mit dem Ziel, eine Aufnahme in den „vordringlichen Bedarf“ zu erreichen.

⁷ Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drucksache 20/7047.

Anhang 18: Verlegung Wilhelmsburger Reichsstraße

Projektstatus: Im Planfeststellungsverfahren



Die sanierungsbedürftige Wilhelmsburger Reichsstraße soll aus ihrer bisherigen Lage nach Osten an die Bahn-
gleise zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und dem Bahnhof Harburg verlegt werden. Die Fahrspuren
der bestehenden Trasse sind eng, Standstreifen fehlen. Durch den Neubau entspricht die Wilhelmsburger
Reichsstraße künftig modernen Standards und erhält Standstreifen. Die Ausfahrt an der Mengestraße wird
dabei an die Rotenhäuser Straße verlegt.

Durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße werden die Verkehre in der Mitte Wilhelmsburgs ent-

lang einer Achse gebündelt. Die Flächen entlang der heutigen Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße können nach Abschluss der Verlagerung neu genutzt werden und bieten insbesondere Potenzial für zusätzlichen Wohnungsbau.

Das Projekt ist in den Investitionsrahmenplan für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes 2011 – 2015 als prioritäres Vorhaben aufgenommen. Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren für die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße.

Anhang 19: Verlängerung Holstenkamp

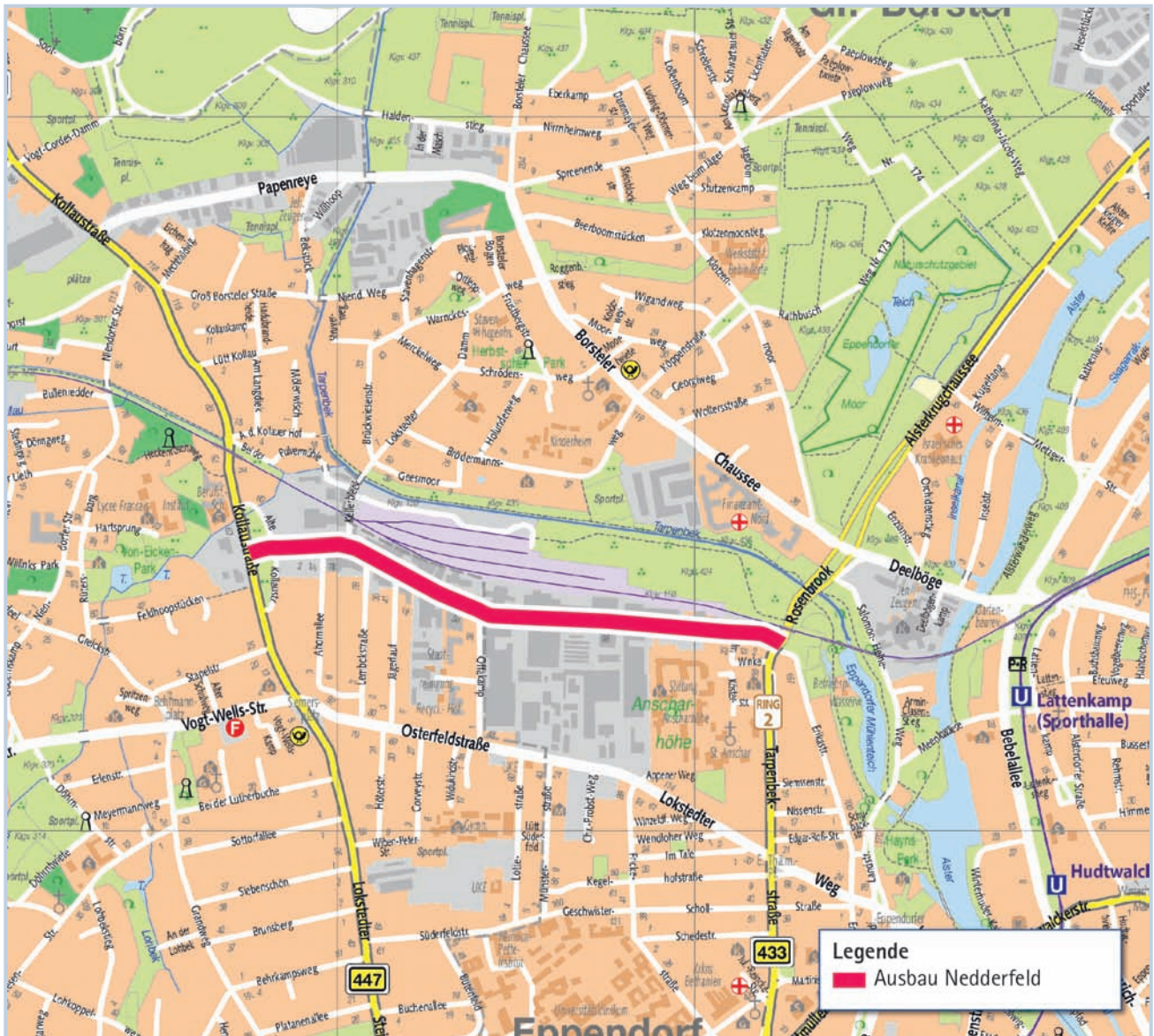
Projektstatus: Planungsstadium



Als Erschließung für die Wohngebiete, die auf Kleingartenflächen im Umfeld des Autobahndeckels in Bahrenfeld entstehen, plant die Stadt Hamburg, den Holstenkamp bis zur Luruper Chaussee zu verlängern. Er soll trotz einer großzügigen Breite von insgesamt 28 Metern aber nur über eine Fahrspur je Richtung verfügen.

Anhang 20: Ausbau Nedderfeld

Projektstatus: Umsetzung westlicher Teilabschnitt, im übrigen Planungsstadium



Die Straße Nedderfeld stellt eine wichtige Verbindung zwischen der Kollaustraße in Lokstedt und der Tarpenbekstraße in Eppendorf her. An der Straße liegen viele Autohändler und Fachmärkte mit zahlreichen Grundstückszufahrten. Aktuell ist geplant, den westlichen Abschnitt zwischen der Kollaustraße und der Straße Kellerbleek mit einer Verkehrsbelastung von 26 000 Fahrzeugen pro Tag vierspurig auszubauen. Anlass hierfür ist die Ansiedlung eines neuen Baumarkts, vorgesehen ist, die gesamte Straße auszubauen, um den Verkehrsfluss auf dieser stauanfälligen Verbindung zu verbessern. Ein Bebauungsplan für den vierspurigen

Ausbau des gesamten Straßenzuges befindet sich in Aufstellung. Dieser Ausbau ist nicht zuletzt wichtig, um die Verkehre aus dem Neubaugebiet auf dem ehemaligen Güterbahnhof Lokstedt mit 750 Wohnungen abzuwickeln.

Wann der Ausbau der gesamten Straße konkret beginnt, ist noch nicht klar, eine Finanzierung dafür ist noch nicht in den Haushalt eingestellt. Durch den Ausbau würde der Stadtteil Groß Borstel vom Durchgangsverkehr entlastet.