Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksversammlung Harburg

Öffentliche Bekanntmachung

einer Sitzung des Ausschusses für Inneres, Bürgerservice und Verkehr am Donnerstag den 15.11.2018 um 18:00 Uhr

---

Raum, Ort: Mehrzwecksaal im SDZ, Harburger Rathausforum 1, 21073 Hamburg

---

T a g e s o r d n u n g:

Öffentlicher Teil:

1	Antrag NEUE LIBERALE: Vollsperrung Ehestorfer Weg und Ehestorfer Heuweg *Referenten des LSBG*	**20-4057**
2	Stellungnahme zum Antrag GRÜNE Fraktion betr. Kostenfreies WLAN im HVV-Bus - jetzt auch in Harburg	**20-1905.01**
3	Stellungnahme zum Antrag DIE LINKE betr. Harburg für alle! - Kostenloses WLAN in öffentlichen Wartebereichen - was wird umgesetzt?	**20-2824.01**
4	Stellungnahme zum Antrag NEUE LIBERALE: Weiterführung der U4 nach Harburg - neue Pläne für Wohnungsbau auf dem Kleinen Grasbrook machen Bedarf unübersehbar	**20-4010.01**
5	Stellungnahme zum Antrag SPD betr. Autozugverladung im Bezirk Harburg neu errichten	**20-4019.01**
6	Antrag AfD betr. Verkehrschaos in und um Harburg schnellstens beenden *Weiteres Verfahren - ohne Beschluss*	**20-4053**
7	Antrag CDU betr. HVV-Tarif Ring C für niedersächsische Umlandkreise und -gemeinden *Weiteres Verfahren - ohne Beschluss*	**20-4157**

8	Sachstand Straßenbau - Maßnahmen im Bezirk	
8.1	Übersicht Baumaßnahmen - Oktober 2018	**20-4198**
9	Mitteilungen der Verwaltung	
10	Verschiedenes	

gez. Vorsitzende/r

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksversammlung Harburg

Antrag Neue Liberale Fraktion Harburg / Lewy, Barbara / Wolkau, Kay / Wiest, Isabel	Drucksachen–Nr.: **20-4057** Datum: 10.09.2018

Beratungsfolge		
	Gremium	**Datum**

Antrag NEUE LIBERALE: Vollsperrung Ehestorfer Weg und Ehestorfer Heuweg

Sachverhalt:

Die oben genannten Straßen sind bereits für den Verkehr gesperrt. Nach Informationen des Landesbetriebes, Straßen Brücken und Gewässer (LSBG) soll der Ehestorfer Heuweg noch bis Jahresende 2018 komplett für den Verkehr gesperrt bleiben.

Die Sperrung stellt für den Verkehr im Süderelberaum ein großes Problem dar. Denn mit dem Ehestorfer Weg ist die einzige Ausweichstrecke abschnittsweise ebenso mindestens bis in den Spätherbst hinein gesperrt.

Vor wenigen Tagen lud das Büro Luchterhand im Auftrag des LSBG und der betreffenden Leitungsträger die Anwohner und die Bezirkspolitik zu einem Informationsabend zum Thema Vollsperrung Ehestorfer Weg/Ehestorfer Heuweg für den 10.09.2018, 18.00 Uhr ein.

Angesichts der zeitgleich stattfindenden Sondersitzung der Bezirksversammlung wird jedoch kein Abgeordneter der Bezirksversammlung an diesem Termin teilnehmen können.

Petitum/Beschlussvorschlag:

Die Vorsitzende der Bezirksversammlung wird gebeten, einen Vertreter des Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) und einen Vertreter des Büros Luchterhand in die nächste Sitzung des zuständigen Fachausschuss einzuladen, um über die Notwendigkeit und die Hintergründe der vorgesehenen Vollsperrungen zu berichten.

Antrag der Abgeordneten Barbara Lewy, Kay Wolkau, Isabel Wiest

Harburg, 10.09.2018

Kay Wolkau

Fraktionsvorsitzender

f. d. R.

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksversammlung Harburg

Antwort/Stellungnahme gem. § 27 BezVG	Drucksachen–Nr.: **20-1905.01** Datum: 06.11.2018

Beratungsfolge		
	Gremium	**Datum**
Öffentlich	Ausschuss für Inneres, Bürgerservice und Verkehr	

Stellungnahme zum Antrag GRÜNE Fraktion betr. Kostenfreies WLAN im HVV-Bus - jetzt auch in Harburg

Sachverhalt:

Seit einiger Zeit betreibt der HVV das freie WLAN „MobyKlick“. Bisher ist es nur an einigen Haltestellen und in einigen Buslinien nördlich der Elbe verfügbar, z. B. U-Bahn Mönckebergstraße, U-Bahn Borgweg, Buslinien 3, 5 und 31.

Harburg hat die Ambition, im Bereich Hochtechnologie ein führender Standort zu sein. Dazu gehört ein frühzeitiger Einstieg in das öffentlich verfügbare und kostenfreie WLAN für Bürger*innen ohne Eingriff in die Persönlichkeitsrechte durch Datenabfischung etc.

Petitum/Beschlussvorschlag

Die Bezirksversammlung möge beschließen:

1. Der Vorsitzende der Bezirksversammlung wird gebeten, sich beim HVV dafür stark zu machen, dass schnellstmöglich auch in Harburg der Zugang zu „MobyKlick“ eingeführt wird. Priorität sollen dabei die S-Bahnhöfe Harburg und Heimfeld, sowie die Metrobuslinie 14 haben.

2. Vertreter*innen des HVV sollen in den Ausschuss für Inneres, Bürgerservice und Verkehr eingeladen werden um das WLAN „MobyKlick“ und die Pläne seiner Verbreitung zu erläutern. Dabei soll auch auf datenschutzrechtliche Aspekte eingegangen werden. Außerdem soll erläutert werden, welche Möglichkeiten der HVV sieht, auf der S-Bahn-Linie S 3 / S 31 kostenfreies WLAN für die Fahrgäste einzuführen.

Bezirksversammlung Harburg **05.11.2018**
Die Vorsitzende

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation nimmt zu dem Antrag GRÜNE Drs. 20-1905 wie folgt Stellung:

Zu 1. und 2.:

S-Bahn:

Die Bahnhöfe und S-Bahnstationen der Deutschen Bahn AG (DB AG) werden sukzessive mit WLAN ausgerüstet. Die Ausstattung in den S-Bahnstationen Harburg und Heimfeld ist im Jahr 2019 geplant, die Ausstattung des Fernbahnhofes Harburg im Jahr 2020. Die Fahrgäste erhalten an den Bahnhöfen und Stationen der DB AG einen kostenlosen Internetzugang über das Produkt „MobyKlick“ des Anbieters Wilhelm.Tel. Schilder im Eingangsbereich der Bahnhöfe und Stationen weisen auf den verfügbaren Service hin.

Metrobuslinie 14:

Die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) hat ihre Busse in Hamburg zwischenzeitlich mit WLAN-Routern ausgestattet. Der kostenlose Internetzugang erfolgt ebenfalls über das Produkt „MobyKlick“ des Anbieters Wilhelm.Tel.

gez. Rajski

f.d.R.
Wyzinski

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Harburg

Antwort / Stellungnahme des Bezirksamtes	Drucksachen–Nr.: **20-2824.01** Datum: 25.10.2018

Beratungsfolge		
	Gremium	**Datum**
Öffentlich	Ausschuss für Inneres, Bürgerservice und Verkehr	

Stellungnahme zum Antrag DIE LINKE betr. Harburg für alle! - Kostenloses WLAN in öffentlichen Wartebereichen - was wird umgesetzt?

Sachverhalt:

Seit 2013 sind mehrere Anträge von SPD, CDU und Grünen zum Thema öffentliches und kostenloses WLAN im Bezirk Harburg gestellt worden (Drs. XIX-1621, XIX-1808, XIX-1832, 20-0613, 20-1905). Wie es scheint, ist bisher jedoch noch nicht viel unternommen worden. Besonders in öffentlichen Wartebereichen ist es heutzutage dringend erforderlich und zeitgemäß, den Bürgern eine WLAN-Verbindung zur Verfügung zu stellen. Die Digitalisierung der Stadt als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge ist auch die Befähigung der Menschen, dort wo sie wohnen, einkaufen und ihre Freizeit verbringen, diskriminierungsfrei auf ein öffentliches WLAN-Angebot zugreifen zu können. Der Bezirk Harburg sollte hier mit gutem Beispiel vorangehen und in öffentlichen Wartebereichen des Bezirkes wie bei Kundenzentren, SDZ, Jugendamt, Polizei einen kostenfreien WLAN-Zugang zu ermöglichen.

Petitum/Beschlussvorschlag:

Die Bezirksversammlung möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, einen schriftlichen Bericht im Ausschuss für Inneres, Bürgerservice und Verkehr (IBV) vorzulegen, aus dem hervorgeht

1. was aufgrund der bisherigen Anträge realisiert wurde bzw. noch realisiert werden soll,
2. ob speziell ein kostenfreier Internetzugang in öffentlichen Gebäuden des Bezirks in Planung ist und in absehbarer Zeit realisiert wird.

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

Bezirksamt Harburg

24.10.2018

Das Bezirksamt Harburg nimmt zu dem Antrag DIE LINKE Fraktion (Drs. 20-2824) wie folgt Stellung:

Mit dem Beschluss des Antrages wurde die Verwaltung gebeten, einen schriftlichen Bericht zur Umsetzung einer kostenfreien WLAN-Nutzung in öffentlichen Wartebereichen vorzulegen.

Dem Bezirksamt Harburg liegt seit August 2018 eine technische Lösung vor, durch die für alle Bürgerinnen und Bürger ein kostenfreier WLAN-Zugang „datWLAN“ ermöglicht werden kann.

Für die Umsetzung ist eine Verstärkung der behördeninternen WLAN-Infrastruktur notwendig. Diese Verstärkung wurde sukzessiv in den vergangenen Wochen durchgeführt. Ab sofort ist ein WLAN-Empfang im gesamten Bereich des Rathauses und des Harburger Rathausforums vorhanden. Hierbei sind insbesondere die Geräte im Umfeld der Wartebereiche technisch aufgestockt worden.

Im nächsten Schritt wird die WLAN-Verfügbarkeit im Umkreis der Verwaltungsgebäude in der Region Süderelbe hergestellt.

Die Bürgerinnen und Bürger wurden über eine Pressemitteilung vom 02.10.2018 und mittels Plakaten in den Wartebereichen über das neue Angebot informiert.

gez. Fredenhagen

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksversammlung Harburg

Antwort/Stellungnahme gem. § 27 BezVG	Drucksachen–Nr.: **20-4010.01** Datum: 06.11.2018

Beratungsfolge		
	Gremium	**Datum**
Öffentlich	Ausschuss für Inneres, Bürgerservice und Verkehr	

Stellungnahme zum Antrag NEUE LIBERALE: Weiterführung der U4 nach Harburg - neue Pläne für Wohnungsbau auf dem Kleinen Grasbrook machen Bedarf unübersehbar

Sachverhalt:

Die SPD hat noch in der vorletzten Wahlperiode einen Weiterbau der U4 bis zu den Elbbrücken abgelehnt (Drs. 19/8336).

In der Folgezeit hatte der Senat jedoch erkannt, dass eine Weiterführung der U4 bis zu den Elbbrücken für die Entwicklung der östlichen HafenCity unerlässlich ist und sich deshalb für den Weiterbau bis zu den Elbbrücken entschieden. Die neue U-Bahnstation „Elbbrücken“ soll bereits im Jahre 2018 fertiggestellt sein und künftig auch die bestehende Linie S3/S31 anbinden.

Eine über die geplante Haltestelle Elbbrücken hinausgehende Streckenführung der Linie U4 war seitens des Senats jedoch zunächst nicht vorgesehen. (vgl. Drs. 20/8715)

Der Senat spricht in seiner Drucksache zum Thema „Langfristige Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes (Drs.20/3739) von zusätzlichen Strecken mit langfristig hohen Nachfragepotenzialen und erwähnt dabei eine Verlängerung der U4 bis Wilhelmsburg/Kirchdorf.

Mit einer Verlängerung der U4 über die in Bau befindliche Haltestelle Elbbrücken hinaus in Richtung Süden könnten perspektivisch die Quartiere Reiherstiegviertel und Wilhelmsburg Mitte sowie die Großwohnsiedlung Kirchdorf Süd an das U-Bahn-Netz angebunden und insbesondere die Busverkehrsleistungen der MetroBus-Linie 13 ersetzt werden, so der Senat.

Es sei jedoch absehbar, dass für eine positive Nutzen-Kosten-Relation eines derartigen Projekts erhebliche städtebauliche Nachverdichtungen durch Wohnungsneubau im Bereich der Elbinsel und des Kleinen Grasbrooks erforderlich wären.

Lediglich für den Fall einer erfolgreichen Bewerbung um künftige Olympische Sommerspiele sah der Senat eine deutlich zügigere städtebauliche Entwicklung des Kleinen Grasbrooks und damit auch eine Verlängerung der U4 Richtung Süden als realisierbar an.

Nach dem Olympia-Aus für Hamburg sind seitens des Senats keinerlei Initiativen erkennbar, die auf eine Verlängerung der U4 Richtung Hamburger Süden zielen.

Der Senat hat bisher auch keine Anstrengungen unternommen- über vereinzelt vorhandene Untersuchungen hinaus (vgl. Drucksache 20/8715) systematisch und umfassend mögliche Trassenführungen der U4 nach Süden zu untersuchen.

Es sprechen gleichwohl etliche Argumente dafür, zügig einen Weiterbau der U4 Richtung Hamburger Süden in Angriff zu nehmen.

So hat bereits vor 2 Jahren ein Vorschlag des Politikwissenschaftlers Michael Rothschuh aus Wilhelmsburg öffentliche Aufmerksamkeit erlangt. Er schlugt vor, die U4 als Stadtbahn oberirdisch auf der jetzigen Trasse der Wilhelmsburger Reichsstraße entlang zu führen, wenn die Bundesstraße voraussichtlich 2019 verlegt wird. U-Bahnzüge könnten mit einem zweiten Stromabnehmer ausgestattetet werden, damit sie ebenerdig auf einer eigenen Fahrspur auf der Straße und unterirdisch im Tunnel fahren können, so der Vorschlag. Tatsächlich existieren derartige Verkehrssysteme bereits, so zum Beispiel in Hannover.

Eine U-Bahn als Stadtbahn zu planen- wie es bereits 2014 auch die Handelskammer Hamburg ins Gespräch gebracht hat- würde deutlich kostengünstiger sein als sie mit viel Aufwand tief unter der Erde zu bauen.

Die Interessenkonflikte, die in vielen dichter besiedelten Gegenden der Stadt mit einer überirdischen Streckenführung verbunden wären, würden bei einer Streckenführung auf der dann verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße weitgehend entfallen.

Das Senatskonzept "Hamburgs Sprung über die Elbe - Zukunftsbild 2013+" lässt zudem offen, wie der öffentlichen Personennahverkehr die erwarteten zusätzlichen Menschen in den zahlreichen neuen Wohnungen in Wilhelmsburg aufnehmen soll, ganz zu schweigen von den umfangreichen Bauvorhaben im Bezirk Harburg.

Allein in Wilhelmsburg sind ausgedehnte neue Wohngebiete im Bereich der durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße frei gewordenen Flächen vorgesehen. Die Rede ist von bis zu 5.000 Wohnungen mit circa 10.000 bis 15.000 neuen Bewohnern. Die gesamte Einwohnerzahl von Wilhelmsburg steigt damit auf weit über 60.000.

Die positive Entwicklung und der weitere deutliche Bevölkerungszuwachs in Wilhelmsburg und Harburg sowie die lange bestehenden Kapazitätsengpässe der S-Bahn machen eine weitere Schienenverbindung in den Hamburger Süden dringend erforderlich.

In Anbetracht der bereits dauerhaft vorhandenen Überlastung der S-Bahnstrecke nach Harburg und der weiterhin stetig steigenden Fahrgastzahlen der S31 und S3 ist der Bedarf für eine U4 offensichtlich. Denn täglich fast 130.000 Pendler/innen nutzen bereits heute die Strecke in Richtung Hauptbahnhof an Werktagen.

Neuste Wohnungsbaupläne des Hamburger Senats für den Kleinen Grasbrook machen erneut deutlich, wie aktuell und wichtig der weitere Ausbau des ÖPNV in Richtung Hamburger Süden ist.

Denn entgegen den zunächst erklärten Absichten nach dem Olympia-Aus in Hamburg sollen Großteile der Elbhalbinsel südlich der Elbbrücken nun doch für den Wohnungsbau erschlossen werden. Damit steigt der Druck, die demnächst bis zu den Elbbrücken führende U4 nach Wilhelmsburg und Harburg zu verlängern.

Eine zügige Realisierung einer U4 Verlängerung würde zugleich die Entwicklung auf dem Grasbrook, auf der Veddel und in Wilhelmsburg beflügeln. Denn erfahrungsgemäß ist es günstiger, schneller und insgesamt sinnvoller, wenn man erst die Infrastruktur schafft und dann die Wohn- und Gewerbegebäude ansiedelt, wie im Falle der frühzeitigen Realisierung der U4 zwischen HafenCity Universität und Elbbrücken zu beobachten ist.

Stets muss es verkehrspolitisches Ziel sein, dem so genannten Bedarf für den ÖPNV einen Schritt voraus zu sein, statt dem Bedarf hinterher zu hinken. Denn attraktive Angebote bringen oft eine erhöhte Nachfrage mit sich. Vor diesem Hintergrund ist zügiges Handeln mehr als dringend geboten.

Petitum/Beschlussvorschlag:

Die Vorsitzende der Bezirksversammlung wird aufgefordert, sich beim Hamburger Senat und den zuständigen Fachbehörden dafür einzusetzen, dass eine umfassende Machbarkeitsstudie zur möglichen Verlängerung der U4 nach Harburg veranlasst wird. Die Studie soll mehrere denkbare Varianten des Streckenverlaufs und der Streckenführung einbeziehen und auch den Vorschlag, eine U4 teilweise auch überirdisch auf der jetzigen Wilhelmsburger Reichstraße zu führen, berücksichtigen.

Über das Ergebnis der Bemühungen und den Fortschritt in der Angelegenheit soll dem Verkehrsausschuss schriftlich berichtet werden.

Antrag der Abgeordneten Kay Wolkau, Isabel Wiest, Barbara Lewy

Harburg, 06.09.2018

Kay Wolkau

Fraktionsvorsitzender

f. d. R.

Bezirksversammlung Harburg **30.10.2018**
Die Vorsitzende

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation nimmt auch auf Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG zu dem Antrag Neue Liberale Drs. 20-4010 wie folgt Stellung:

Im Rahmen der bisherigen Planungs- und Bautätigkeiten im Zusammenhang mit der U4 wurden Optionen zu deren Weiterführung in Richtung Wilhelmsburg / Harburg berücksichtigt. Es besteht derzeit die Möglichkeit, die Linie im Anschluss an die in Bau befindliche vorläufige Endhaltestelle U Elbbrücken mittels einer Brücke über die Norderelbe auf den Kleinen Grasbrook zu verlängern. Mögliche Trassenverläufe auf dem Kleinen Grasbrook waren Gegenstand einer Machbarkeitsuntersuchung im Zuge der Vorbereitung einer Bewerbung Hamburgs um die Ausrichtung von Olympischen und Paralympischen Sommerspielen. Auch hierbei war die Wahrung von Verlängerungsoptionen in Richtung Süden eine wesentliche Planungsvorgabe.

Eine verkehrlich sinnvolle und baulich grundsätzlich vorstellbare Weiterführung ab Kleiner Grasbrook über Reiherstiegviertel, Mengeplatz und Mitte Wilhelmsburg nach Kirchdorf Süd wird in der Konzeptstudie zur U-Bahn-Netzerweiterung aus dem Jahr 2014 dargestellt (http://daten.transparenz.hamburg.de/Dataport.HmbTG.ZS.Webservice.GetRessource100/GetRessource100.svc/4ce82603-91b5-461c-8efa-e83c6746f194/Akte_745.3410-036.pdf).

Eine Trassenführung im Korridor der heutigen Wilhelmsburger Reichstraße wurde ebenfalls betrachtet, jedoch aufgrund der Nähe zur bestehenden S-Bahn-Trasse sowie der großen Entfernung zu wichtigen Aufkommensschwerpunkten verworfen.

Sowohl in der Konzeptstudie als auch in der Bürgerschaftsdrs. 20/13739 wird dargelegt, dass eine Verlängerung der U4 nach Wilhelmsburg gegenüber der Umsetzung anderer Ausbaumaßnahmen des Schnellbahnnetzes als nachrangig anzusehen ist und daher über eine langfristige Umsetzungsperspektive verfügt. Wesentlicher Grund ist, dass die vorhandene S-Bahn-Verbindung zwischen Harburg, Wilhelmsburg und der Innenstadt aufgrund des großen Haltestellenabstands sehr kurze Reisezeiten ermöglicht und grundsätzlich ausreichend leistungsfähig ist. Dementsprechend müsste eine verlängerte U4 als zusätzliche Schnellbahn-Linie in diesem Bereich eine flächenmäßige Erschließung der aufkommensstarken Gebiete sicherstellen, die bisher nicht direkt an die S-Bahn angebunden sind. Es ist absehbar, dass dies nur dann wirtschaftlich umsetzbar wäre, wenn in diesen Bereichen in erheblichem Umfang städtebauliche Nachverdichtungen stattfinden. Auch in Kenntnis der seit dem Jahr 2014 neu geplanten Wohnungsbauvorhaben im Bereich Wilhelmsburg gilt diese Einschätzung im Grundsatz weiterhin.

Der Streckenabschnitt Hauptbahnhof – Harburg ist der nachfragestärkste Abschnitt der S-Bahn Hamburg mit täglich etwa 130.000 Fahrgästen und über 150 Fahrten pro Richtung. Mit Start des neuen Verkehrsvertrages „Verkehrsleistung S-Bahn Hamburg 2018-2033“ im Dezember des Jahres 2018 steht ein modernisierter und erweiterter Fahrzeugpark zur Verfügung, der es ermöglicht, das Angebot grundsätzlich auszuweiten und den Bedürfnissen weiter anzupassen. Hierbei wird mit dem erweiterten Fahrzeugpark das Maximum an Kapazitätsangebot auf der Achse möglich: Zukünftig werden in der Hauptverkehrszeit auf der Linie S3 Langzüge (Zugverband aus drei Einheiten mit insg. knapp 1.500 Plätzen) und auf der Linie S31 Vollzüge (Zugverband aus zwei Einheiten mit insg. knapp 1.000 Plätzen) in einer Taktfolge von jeweils zehn Minuten eingesetzt.

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, die S-Bahn Hamburg GmbH sowie DB Netz arbeiten mit Hochdruck an den Planungen und der Finanzierung der technischen Ertüchtigung der Strecke Harburg Rathaus – Hauptbahnhof für einen möglichen 120-Sekunden-Takt, so dass auf diesem Streckenabschnitt in der Hauptverkehrszeit eine dritte Linie eingesetzt und eine Kapazitätserweiterung ermöglicht werden kann. Für den Betrieb der geplanten Linie S32 (Harburg Rathaus – Hauptbahnhof – Altona) sind im Jahr 2016 vorausschauend zwölf Fahrzeuge beschafft worden, die ab Dezember des Jahres 2018 als betriebliche Vorstufe den bereits erwähnten Langzugeinsatz auf der Linie S3 ermöglichen.

gez. Rajski

f.d.R.
Wyzinski

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksversammlung Harburg

Antwort/Stellungnahme gem. § 27 BezVG	Drucksachen–Nr.: **20-4019.01** Datum: 06.11.2018

Beratungsfolge		
	Gremium	**Datum**
Öffentlich	Ausschuss für Inneres, Bürgerservice und Verkehr	

Stellungnahme zum Antrag SPD betr. Autozugverladung im Bezirk Harburg neu errichten

Sachverhalt:

Bei der Verlegung des Bahnhofs Altona nach Norden ist bisher keine Autoverladung vorgesehen. Mit dem Gerichtsurteil zum Baustopp für den neuen Bahnhof gewinnt diese Thematik neue Bedeutung. Im Bezirk Harburg, aber auch im übrigen Stadtgebiet (z.B. im Hamburger Hafen), liegen Bahngleise, die für eine neue Autozugverladung geeignet scheinen.

Für eine Autoverladung muss ein Gleis (möglichst elektrifiziert) von ca. 400 m Länge vorhanden sein, Aufstellflächen für Pkw, eine Rampe und Platz für Räumlichkeiten für Reisende und Personal sowie eine Zustiegsmöglichkeit in den Reisezug. Diese Infrastruktur muss nicht zwingend wie im Bahnhof Altona an einem bestehenden Fernbahnhof vorhanden sein, wie Beispiele anderer Orte zeigen.

Da das Einzugsgebiet der Reisenden für einen Autozug nicht nur in der Metropolregion Hamburg liegt sondern bis nach Skandinavien reicht, ist eine gute Erreichbarkeit mit dem Auto wichtig. Zum anderen bieten die Autoreisezüge auch Fahrgästen ohne Auto attraktive Nachtverbindungen z.B. von Hamburg nach Lörrach, Villach, München oder Wien. Mit einer neuen Autoverladung im Hamburger Süden würde der Fernbahnhof Harburg weiter gestärkt.

Für eine neue Autoverladung kommen einige Standorte in Frage, die mit wenig Aufwand errichtet werden können:

- Seehafenstraße (Höhe Seehafen 2)
- Altenwerder Hauptdeich
- Nöldekestraße (Zugang zum Rangierbahnhof Harburg)

Für den Bahnverkehr sind die beiden erstgenannten Standorte betrieblich am besten geeignet. Die Autoverladung kann als erstes erfolgen, anschließend führt der Zug zum Harburger Bahnhof und nimmt Fahrgäste ohne Auto auf und fährt weiter nach Süden. Für den Standort an der Seehafenstraße spricht, dass er wesentlich näher am Harburger Bahnhof liegt.

Eine Verladung am Rangierbahnhof Harburg würde für alle Fahrgäste einen Zeitverlust bedeuten, weil dann alle Fahrgäste ca. eine Stunde die Autoverladung abwarten müssen bis es weitergeht.

Der Standort an der Seehafenstraße scheint betrieblich am günstigsten und dort ließe eine neue Autoverladung mutmaßlich gut verwirklichen.

Petitum/Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird gebeten, prüfen zu lassen, ob eine Autozugverladung im Bezirk Harburg neu errichtet werden kann. Über die Ergebnisse der Prüfung ist im Ausschuss für Inneres, Bürgerservice und Verkehr zu berichten.

Bezirksversammlung Harburg **05.11.2018**
Die Vorsitzende

Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation nimmt zu dem Antrag SPD Drs. 20-4019 wie folgt Stellung:

Die Entscheidung, den Fernbahnhof als Durchgangsbahnhof nach Norden zu verlegen, wurde vom Bund und der bundeseigenen Deutschen Bahn AG (DB AG) aufgrund ihrer Verantwortung für den Schienenverkehr getroffen. Die damit zusammenhängende Verlegung der Autoverladeeinrichtung liegt daher ebenfalls nicht in der Zuständigkeit der Stadt Hamburg.

Nach Auskünften der DB AG sind in Harburg bisher keine Standorte untersucht worden. Die Machbarkeitsstudie für einen alternativen Standort sei nahezu abgeschlossen, die Ergebnisse dazu aber noch in der Prüfung.

Die Behörde für Wirtschaft, Innovation und Verkehr (BWVI) hat die Prüfbitte der Bezirksversammlung Harburg an die DB AG weiter geleitet. Im Übrigen siehe Drs. 21/11015.

gez. Rajski

f.d.R.
Wyzinski

BÜRGERSCHAFT
DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG
21. Wahlperiode

Drucksache 21/11015
24.11.17

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dennis Thering (CDU) vom 16.11.17

und Antwort des Senats

Betr.: Ist-Stand der Planungen für den zukünftigen Standort der Verladestation für Autoreisezüge in Hamburg

Autoreisezüge füllen eine wichtige Nische unter den verschiedenen Mobilitätsangeboten auf der Straße und der Schiene. Jahrzehntelang waren die Verladestation am Bahnhof Altona und die Autoreisezüge der Deutschen Bahn (DB) untrennbar miteinander verbunden. Die DB hat sich mittlerweile deutschlandweit aus dem Geschäft mit Autoreisezügen zurückgezogen. Die Verladestation am Bahnhof Altona wird aktuell von anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) genutzt, soll in Zukunft aber an einen anderen, noch nicht beschlossenen Standort verlegt werden.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Deutschen Bahn AG (DB AG) wie folgt:

1. *Wie lautet der aktuelle Planungsstand bezüglich des zukünftigen Standortes der Verladestation für Autoreisezüge in Hamburg?*
2. *Wie stellt sich die Projektstruktur bei der Planung bezüglich des zukünftigen Standortes der Verladestation für Autoreisezüge in Hamburg schematisch dar? Bitte eine Skizze beziehungsweise ein Schema beifügen, aus der/dem die dafür eingesetzten Gremien mit ihren jeweiligen Mitgliedern sowie die jeweiligen Aufgabenzuschnitte dieser Gremien inklusive der Letztentscheidungsbefugnisse hervorgehen.*

Die Planung für den zukünftigen Standort erfolgt durch die DB Netz AG. Nach Angaben der DB Netz AG wird derzeit eine Machbarkeitsstudie für den zukünftigen Standort erstellt, die im 1. Quartal des Jahres 2018 abgeschlossen sein soll. Die DB Netz AG plant, die Verladeanlage für Autoreisezüge an einen Standort nördlich des Bahnhofs Hamburg-Altona zu verlegen.

3. *Laut Drs. 21/10287 wurde zum damaligen Zeitpunkt im September eine Machbarkeitsstudie durchgeführt.*

   a) *Ist diese Machbarkeitsstudie mittlerweile abgeschlossen?*

      Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?

      Wenn nein, in welcher Kalenderwoche ist mit dem Abschluss der Studie zu rechnen?

   b) *Wer führt diese Machbarkeitsstudie durch?*

Siehe Antworten zu 1. und 2.

c) Welche städtischen Stellen sind an der Durchführung der Machbarkeitsstudie in welcher Form beteiligt?

Bei der Erstellung der Machbarkeitsstudie sind bislang keine städtischen Stellen beteiligt.

4. Laut Drs. 21/10287 waren hamburgische Behörden seinerzeit „nicht an Gesprächen zwischen der DB AG und Eisenbahnverkehrsunternehmen über mögliche Alternativstandorte beteiligt“.

a) Warum sind/waren hamburgische Behörden hieran nicht beteiligt?

b) Inwiefern haben der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden seit 2011 versucht, sich an den Gesprächen über den zukünftigen Standort der Verladestation für Autoreisezüge in Hamburg zu beteiligen?

Es ist Sache der Vorhabensträgerin DB AG, zu angemessener Zeit mit den Institutionen der Freien und Hansestadt Hamburg in Kontakt zu treten.

5. Laut Drs. 21/10287 plante die DB AG zu jenem Zeitpunkt, die Verladeanlage für Autoreisezüge an einen Standort auf einem Gelände nördlich des Bahnhofs Hamburg-Altona zu verlegen.

a) Wie bewertet der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde diese Standortwahl?

b) Halten der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden diese Standortwahl unter verkehrlichen Gesichtspunkten für sinnvoll?

Über die in der Drs. 21/10287 genannten Antworten hinaus liegen keine Kenntnisse vor. Im Übrigen siehe Antwort zu 7. a).

6. Welche Eisenbahnverkehrsunternehmen bieten aktuell Autoreisezugverbindungen ab Hamburg an und welche Ziele werden wie oft regelmäßig angefahren?

Gegenwärtig bieten die ÖBB-Personenverkehr AG Autoreisezüge von Hamburg-Altona nach Wien Hauptbahnhof (EN 491/EN 490) und Innsbruck Hauptbahnhof (EN 40491/EN 40420), die BTE BahnTouristikExpress GmbH Autoreisezüge von Hamburg-Altona nach Lörrach (Zug 1795/Zug 1796) sowie Train4You Vertriebs GmbH von Hamburg-Altona nach Villach (Zug 79154), Lörrach (Zug 1848) und Verona (UEX79152) an.

7. Weil jene Unternehmen, die aktuelle Autoreisezugverbindungen von und nach Hamburg anbieten, anscheinend[1] vor allem Destinationen in Richtung Süden anfahren, erscheint ein zukünftiger Standort der Autoreisezugverladung im Hamburger Süden und somit in Hamburg-Harburg sinnvoll.

a) Hat die DB AG den Bahnhof Hamburg-Harburg samt der umliegenden Bahnflächen als Option für den zukünftigen Standort der Verladestation für Autoreisezüge in Hamburg geprüft?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis und welche Argumente sprechen für beziehungsweise gegen diesen Standort?

Wenn nein, warum nicht?

Prämisse für den neuen Standort ist unter anderem die direkte Anfahrbarkeit des neuen Bahnhofs Hamburg-Altona und des Hamburger Hauptbahnhofs. Ein Standort in Hamburg-Harburg hätte zur Folge, dass der Autoreisezug zunächst entgegen der Reiserichtung nach Norden fahren müsste, um dort andere Reisende aufzunehmen. Das Ankuppeln von bereits beladenen Autotransportwagen in Harburg würde zu lange

[1] https://www.abendblatt.de/hamburg/article211730953/Mit-dem-Autoreisezug-am-liebsten-nach-Verona.html.

für die übrigen Fahrgäste dauern und die Attraktivität stark beeinträchtigen. Ein Standort in Hamburg-Harburg wurde daher nicht weiter untersucht.

b) Haben der Senat beziehungsweise die zuständige Behörden den Bahnhof Hamburg-Harburg samt der umliegenden Bahnflächen als Option für den zukünftigen Standort der Verladestation für Autoreisezüge in Hamburg geprüft?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis und welche Argumente sprechen für beziehungsweise gegen diesen Standort?

Wenn nein, warum nicht?

c) Haben der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden seit 2011 Versuche unternommen, die DB AG für den Bahnhof Hamburg-Harburg samt der umliegenden Bahnflächen als zukünftigen Standort der Verladestation für Autoreisezüge in Hamburg zu gewinnen?

Wenn ja, wann genau durch wen und mit welchen Ergebnissen?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Im Übrigen siehe Antwort zu 4. a) und b).

8. Ende 2017 sollen die Trassenpreise für Nachtstunden sinken. Inwiefern führt dies aus Sicht

a) des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörden,

b) der DB AG

zu einer Attraktivierung der Autoreisezugverbindungen von und nach Hamburg?

Aus Sicht der zuständigen Behörde kann grundsätzlich jede Senkung von Kosten durch Eisenbahnverkehrsunternehmen an ihre Fahrgäste weitergegeben werden. Entsprechend attraktiver wird das einzelne Produkt.

9. Welchen Stellen in welchen Behörden sind thematisch mit dem

a) Autoreisezugverkehr von und nach Hamburg,

b) dem Standort der Verladestation für Autoreisezüge in Hamburg

befasst?

Mit dem Eisenbahnverkehr befasst sich die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI).

Für Fragen zu einem möglichen künftigen Standort sind die örtlich beziehungsweise fachlich zuständigen Stellen der Bezirke und Fachbehörden zuständig. Sie werden damit befasst, sobald die DB AG entsprechend tätig wird. Im Übrigen siehe Antworten zu 4. a) und b) und 3. c).

10. Inwiefern und mit welchen Ergebnissen gegebenenfalls hat der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde seit 2011 eigene Beschlussvorlagen zur Förderung des Angebots und der Rahmenbedingungen von Autoreisezügen

a) in den Bundesrat,

b) in die Verkehrsministerkonferenz der Länder

eingebracht?

11. Welche Beschlüsse zur Förderung des Angebots und der Rahmenbedingungen von Autoreisezügen wurden seit 2011

a) im Bundesrat,

b) in der VMK

gefasst und wie hat Hamburg dabei jeweils abgestimmt?

Keine. Das Angebot von Autoreisezügen ist eine unternehmerische Entscheidung der DB AG sowie der anderen Bahnunternehmen.

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksversammlung Harburg

Antrag AfD-Fraktion / Bischoff, Ulf / Bodó, Ludwig / Feineis, Harald	Drucksachen–Nr.: **20-4053** Datum: 10.09.2018

Beratungsfolge		
	Gremium	**Datum**

Antrag AfD betr. Verkehrschaos in und um Harburg schnellstens beenden

Sachverhalt:

A1, A7, Wilhelmsburger Reichstraße, B73, Winsener Straße... und jetzt Ehestorfer Heuweg. Wenn die Namen dieser Verkehrswege im Süden der Hansestadt erklingen, dann lässt das nichts Gutes erahnen. Der Unmut der Autofahrer als auch sämtlicher Anwohner in Harburg wird immer lautstärker, manch einer verzweifelt geradezu.

Das Umsteigen auf die so genannten Öffis ist im Bezirk Harburg nicht ganz einfach, da hier kein U-Bahn-Netz existiert und die S-Bahn den Bezirk Harburg nur äußerst peripher bedient. Der Bus ist gar keine Alternative, denn der steckt ja auch fest.

Seit jeher ist der südlichste Bezirk der Hansestadt sträflichst vernachlässigt worden im Großraumkonzept der Verkehrsbehörde. Das muss sich ändern.

Petitum/Beschlussvorschlag:

Die Vorsitzende der Bezirksversammlung lädt umgehend Vertreter der Verkehrsbehörde, des HVV sowie des Harburger Landesbetriebs Verkehr in den Ausschuss für Inneres, Bürgerservice und Verkehr, um

a) die aktuelle und künftige Verkehrssituation unter Angabe sämtlicher Baustellen auf den Autobahnen, Land- und innerstädtischen Straßen darzustellen,

b) wobei herauszuarbeiten ist, wie flexibel die Baustellengestaltung und -koordination sind und

c) wie der Bürger frühzeitig darüber informiert werden kann als auch

d) welche Absprachen mit dem HVV getroffen wurden und werden können, um bspw. durch eine veränderte Taktung der S-Bahn etc. attraktive Alternativen anzubieten,

damit sich die derzeitige, chaotische Verkehrssituation schnellstens entspannt.

Zeitnah sollte sich hieraus ein Arbeitsstab entwickeln, der sich aus Verkehrsexperten und Kennern der örtlichen Begebenheiten zusammensetzt, um ein Gesamtkonzept für den Verkehr in und um Harburg zu entwickeln. Dieses Konzept soll garantieren, dass Harburg innerstädtisch als auch im Großraum spürbar entlastet wird.

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksversammlung Harburg

Antrag CDU-Fraktion / Fischer, Ralf-Dieter / Bliefernicht, Rainer / Schneider, Uwe	Drucksachen–Nr.: **20-4157** Datum: 12.10.2018

Beratungsfolge		
	Gremium	**Datum**

Antrag CDU betr. HVV-Tarif Ring C für niedersächsische Umlandkreise und -gemeinden

Sachverhalt:
Die insbesondere auch 2018 extreme Verkehrsbelastung im Bezirk Harburg durch Baumaßnahmen, Staus und unkoordinierte Arbeiten hat deutlich gemacht, dass alle kreativen Möglichkeiten genutzt werden müssen, um Verkehrsteilnehmer möglichst frühzeitig und weiträumig davon abzuhalten, durch den Bezirk Harburg mit Kraftfahrzeugen das Erreichen von Zielen nördlich der Elbe anzustreben.

Eine sehr geeignete Möglichkeit wäre, den öffentlichen Personennahverkehr im südhamburgischen Raum durch Änderung der Tarifgestaltung des HVV attraktiver zu machen. Dadurch könnte ein weiterer Teil des Pendlerverkehrs auf die Schiene verlagert werden.

Bisher sind zahlreiche Städte und Gemeinden in Schleswig-Holstein dem Tarifring C des HVV zugeordnet (Elmshorn, Kaltenkirchen, Henstedt-Ulzburg).

Hingegen gilt dieser kostengünstigere Tarif nicht für von der Einwohnerzahl vergleichbare Gemeinden wie Buxtehude, Buchholz i.d.N. oder Winsen/Luhe, die sämtlich im Tarifring D liegen.

Petitum/Beschlussvorschlag:

Die Bezirksversammlung beschließt:
1. Die Bezirksverwaltung wird aufgefordert, im Rahmen der Erörterungen in der Metropolregion nachhaltig die Forderung zu unterstützen, auch niedersächsische Gemeinden und Landkreise in den Tarif C des HVV aufzunehmen.

2. Die Vorsitzende der Bezirksversammlung möge sich mit den zuständigen Hamburger Fachbehörden in Verbindung setzen, um darauf hinzuwirken, dass gegebenenfalls in Verhandlungen mit niedersächsischen Dienststellen und unter etwaiger Kostenbeteiligung zum Ausgleich der Einnahmeausfälle die Ungleichbehandlung in der Metropolregion aufgehoben wird.

Hamburg, am 11.10.2018

Ralf-Dieter Fischer
Fraktionsvorsitzender

Rainer Bliefernicht
Uwe Schneider

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksversammlung Harburg

Mitteilungsvorlage öffentlich	Drucksachen–Nr.: **20-4198** Datum: 25.10.2018

Beratungsfolge		
	Gremium	**Datum**
Öffentlich	Ausschuss für Inneres, Bürgerservice und Verkehr	

Übersicht Baumaßnahmen - Oktober 2018

Sachverhalt:
Siehe Anlage

Anlage/n:
Siehe Anlage

zu TOP 8.1

Übersicht Baumaßnahmen 2018 Stand 29.10.2018

lfd. Nr.	Maßnahme	MR 21 / MR 22		aus Jahr	Inhalt	Ausführung	ca. Kosten	Bemerkung kritsch weil
	Förderung ÖPNV		ÖPNV					
	Förderung Radverkehr		FR			Änderungen zum Vormonat		
	Neu-, Um- und Ausbau		NUA					
	Straßenbauprogramm		StrB/GI					
	Erstmalige Herstellung		eeH					
	Frost Bezirksstraßen		Frost					
	Winterschäden		WS					
	Allg. Erschließung		Er					
						geplanter Zeitraum / Dauer		
1	Maßnahmen in Vorbereitung	MR21	FR		Veloroute 10	2017/2018	800.000,00 €	
2	Maßnahmen in Vorbereitung	MR21	FR		Veloroute 11	2017/2018	3.800.000,00 €	
							4.600.000,00 €	
1	Beerentalweg	MR 22	NUA	2012	Verkehrsberuhigung Tempo-30, Kleine Änderungen	2018	27.000,00 €	Personalbedingt
					und Grünarbeiten		27.000,00 €	
1	Rehrstieg	MR 22	StrB/GI	2014/2018	Deckenerneuerung mit Umbau der Nebenflächen	2019	510.000,00 €	hängt mit RISE-Projekt zusammen
2	Femerlingstraße	MR 21	StrB/GI	2013	Grundinstandsetzung Ruststr. - Eißend.Str.	2019	160.000,00 €	Personalbedingt
3	Schwarzenbergstraße	MR 21	StrB/GI	2016	Deckensanierung	2019	60.000,00 €	Personalbedingt/Finanzierung unsicher
4	Heimfelder Straße	MR 22	StrB/GI	2014	Sanierung Mittelnaht	2019	60.000,00 €	abhängig von Leitungsverlegungen
5	Schlachthofstraße	MR 22	StrB/GI	2015	Deckschichterneuerung im Kreisverkehr	2019	30.000,00 €	Umleitung Hannoversche Brücke
6	Bissingstraße	MR 21	StrB/GI	2015	Querungshilfe KITA	2019	70.000,00 €	Personalbedingt
7	Kirchenhang	MR 22	StrB/GI	2016	DSK (Dünnschicht kalt)	abgeschlossen	25.000,00 €	Personalbedingt
8	Langenberg	MR 21	StrB/GI	2016	DSK (Dünnschicht kalt)	abgeschlossen	55.000,00 €	Personalbedingt
9	Umbau Jäger-/Vogteistraße	MR 21	StrB/GI	2017	Bushaltestellen, Fahrbahn, Nebenflächen	in Planung	300.000,00 €	
10	Moorburger Kirchdeich	MR 21	StrB/GI	2017	Planung Straßenentwässerung	Vermessung beauftragt	40.000,00 €	Personalbedingt
11	Beerentalweg (2 Abschnitte)	MR 21	StrB/GI	2017	DSK (Dünnschicht kalt)	abgeschlossen	81.000,00 €	
12	Lürader Weg	MR 21	StrB/GI	2017	DSK (Dünnschicht kalt)	abgeschlossen	30.000,00 €	
13	Hainholzweg	MR 21	StrB/GI	2017	DSK (Dünnschicht kalt)	abgeschlossen	100.000,00 €	
14	Hoppenstedtstraße	MR 21	StrB/GI	2017	DSK (Dünnschicht kalt)	abgeschlossen	25.000,00 €	
15	Vahlenkampffweg	MR 21	StrB/GI	2017	DSK (Dünnschicht kalt)	abgeschlossen	100.000,00 €	
16	Bauernweide	MR 22	StrB/GI	2017	Querungshilfe, Rückbau Radweg	abgeschlossen	30.000,00 €	
1	diverse kleinere Maßnahmen	MR 22	StrB/GI	2018	Gräben, Trummen, Schächte usw.	durchgängig 2018	25.000,00 €	
2	kleinere Maßnahmen	MR 22	StrB/GI	2018	Beseitigung Frostschäden	2. - 3. Quartal	330.000,00 €	
3	Kanzlershofer Weg	MR 22	StrB/GI	2018	Erneuerung Grabendurchlass	in Planung	80.000,00 €	
4	Moorburger Burgweg	MR22	StrB/GI	2018	Grundinstandsetzung Gehweg	abgeschlossen	80.000,00 €	
5	Mergellstraße	MR22	StrB/GI	2018	Grundinstandsetzung Gehweg (Hirschfeldstr. - Hastedtstr.)	im Bau	50.000,00 €	
6	Langenbeker Weg	MR22	StrB/GI	2018	GI Gehweg Südseite (Marmstorfer Weg - Feuerteichweg)	abgeschlossen	35.000,00 €	
7	Hasselwerder Str., Vierzigstücken, Hohenwischer Str.	MR22	StrB/GI	2018	GI von 15 Deichstegeln	abgeschlossen	240.000,00 €	
8	Am Staubecken	MR22	StrB/GI	2018	GI Parkbucht	Auftrag vergeben	40.000,00 €	
9	Hölscherweg	MR22	StrB/GI	2018	Aufweitung Kurvenbereich	abgeschlossen	10.000,00 €	
10	Appelbütteler Weg	MR22	StrB/GI	2018	Ausbesserung Fahrbahn und Nebenflächen	2018	51.440,00 €	
11	Kanzlershofer Weg	MR22	StrB/GI	2018	Ausbesserung Fahrbahn	abgeschlossen	20.000,00 €	
12	Handweg	MR22	StrB/GI	2018	Verbesserung Entwässerung (Feuerteichweg - Haanbalken)	abgeschlossen	65.000,00 €	
13	Garbersweg, Hitzenbergen, Hülsenstieg	MR22	StrB/GI	2018	DSK (Dünnschicht kalt)	abgeschlossen	60.000,00 €	
							2.762.440,00 €	
1	Haltestelle Thörlstraße ÖPNV	MR 21	ÖPNV	2014	Buskap mit Rollbord ohne Betonfahrbahn	2019 3 Wochen	50.000,00 €	abhängig von Leitungsverlegungen
							50.000,00 €	
1	Singdrosselweg	MR 21	eeH		Erstmalige endgültige Herstellung	2019	265.000,00 €	in Zusammenhang mit Am Hohen Knäbel
2	Fernblick	MR 21	eeH		Erstmalige endgültige Herstellung	2019 Ausschreibung und Bau	300.000,00 €	wegen erneuter Umplanung
3	An der Falkenbek	MR 21	eeH		Erstmalige endgültige Herstellung	2018 Ausschreibung, Bau 2019	850.000,00 €	
4	Vogteistraße	MR 21	eeH		Erstmalige endgültige Herstellung	Anhörung/Bürgerbeteiligung	20.000,00 €	derzeit nur Planungsmittel vorhanden
5	Wattenbergstraße	MR 21	eeH		Erstmalige endgültige Herstellung	Planung	25.000,00 €	durch D4 zurückgesetzt
6	Sudermannstraße	MR 21	eeH		Erstmalige endgültige Herstellung	Planung, Baumgutachten	130.000,00 €	derzeit nur Planungsmittel vorhanden
7	Helmsweg	MR 21	eeH		Erstmalige endgültige Herstellung	2019 Ausschreibung, Bau	230.000,00 €	
							1.820.000,00 €	
6	Am Hohen Knäbel	MR 21	Er		Erschließung	2018 8 Wochen	650.000,00 €	Probleme mit Grundstücksübertragung
							650.000,00 €	