



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

Drucksachen–Nr.: **XIX-4239**

Antrag öffentlich

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung	22.05.2014

Gesamtmobilitätskonzept für den Hamburger Westen, JETZT! Dringlicher Antrag der Fraktionen von GRÜNE und CDU

Der Hamburger Westen steht vor großen Herausforderungen. In den kommenden zehn Jahren werden deutlich mehr Menschen als heute dort wohnen und noch mehr Menschen die Verkehrswege nutzen. Mit den großen Wohnungsbauvorhaben in Bahrenfeld und der Mitte Altona, mit der möglichen Verlagerung des Bahnhofs an den Diebsteich, der IKEA-Eröffnung und dem Businesspark Elbufer an der Landesgrenze ist mit einer enormen Zunahme des Verkehrs zu rechnen. Darüber hinaus werden in Wedel und Schenefeld immer weitere Wohngebiete ausgewiesen, sprich, der Pendlerverkehr nimmt stetig zu.

Schon jetzt ist die zentrale Zufahrtsstraße, die B431 laut einem aktuellen Verkehrsgutachten zu 97 Prozent ausgelastet. Diese Hauptverkehrsrouten sind in den Stoßzeiten so überfüllt, dass sich der PKW- und LKW-Verkehr über die angrenzenden Wohngebiete ergießt. Die Beschwerden von Anwohnerinnen und Anwohnern bei der Bezirkspolitik häufen sich, in denen über verstärkte Lärmbelastung und zu schnelles Fahren geklagt wird. Bezirkliche Wohnstraßen, die in Folge dieser Entwicklung durch Schleichverkehre jetzt schon stark belastet werden, wie der Sandmoorweg, dürfen auf Weisung der Fachbehörde nicht entwidmet werden – eine entsprechende Beschlussfassung der Bezirksversammlung wurde abgelehnt. Alternativen zur Schließung der Straße werden aber keine genannt.

Die bislang erfolgten Lösungsansätze beschränken sich vorwiegend auf neue zusätzliche Autoverkehre und das unsinnige und teure Busbeschleunigungsprogramm, sie sind eher kleinteilig und zeugen nicht davon, dass die Entwicklung des Hamburger Westens als Herausforderung wahrgenommen wird. Den zu erwartenden neuen Verkehren ist am sinnvollsten mit umfassenden Angeboten beim Umweltverbund zu begegnen, um zusätzliche motorisierte Neuverkehre möglichst gering zu halten und teure Umbauten und tiefe Eingriffe in das Landschaftsbild zu vermeiden. Ein neues Mobilitätsverhalten besonders in den innenstadtnahen Stadtteilen kommt dieser Entwicklung entgegen. Obwohl sich zunehmend mehr Menschen durch die Stadt bewegen, ändert sich das Verkehrsverhalten. In den Innenstädten, auch in Hamburg, nimmt der PKW-Verkehr und der Wunsch, ein eignes Auto zu besitzen, tendenziell ab. Viele Menschen sind in ihrem Mobilitätsverhalten nicht mehr alleine auf das Auto angewiesen. Sie nutzen verschiedene Verkehrsmittel auf unterschiedlichen Streckenabschnitten, um möglichst schnell ans Ziel zu gelangen. So ist bei der Planung der Verkehrsflächen mit Blick auf die kommenden Jahre eine Priorisierung des PKW-Verkehrs nicht mehr zu rechtfertigen.

Dem ÖPNV kommt bei dieser Planung eine Schlüsselrolle zu. Entlang der Siedlungsachse Mitte Altona – Trabrennbahn – Lurup muss die Kapazität und die Erreichbarkeit entlang der Siedlungen in deutlichem Maß ausgebaut werden. Die Busbeschleunigung des SPD-Senates kann die schon heute vorhandenen und zukünftig noch weiter ansteigenden Kapazitätsengpässen nicht beheben. Notwendig ist vielmehr eine unvoreingenommene Betrachtung aller möglichen schienengebundenen Systeme, um die Probleme im Hamburger Westen beheben zu können.

Auch der vom Bezirk beständig geforderte zweigleisige Ausbau der S1 nach Wedel und die durchgängige Zehn-Minuten-Taktung müssen endlich umgesetzt werden. Schwerlast- und Gefahrguttransporte stellen darüber hinaus ein erhebliches Gesundheits- und Sicherheitsrisiko an vielbefahrenen Altonaer Straßen wie der Stresemannstraße dar. Um die Vorgaben der EU zur Luftreinhaltung einhalten zu können, ist ein Routenkonzept für den Schwerlastverkehr im Hamburger Westen geboten. Voraussetzung hierfür ist, dass zukünftig eine regelmäßige Messung der Luftreinheit in allen Stadtteilen durchgeführt werden.

Der Hamburger Westen braucht dringend ein Verkehrskonzept, das nicht an der Stadtgrenze halt macht und sich gründlich mit allen Verkehrsteilnehmern und ihren Wegen auseinandersetzt. Bei der Entwicklung ist es zwingend notwendig, Schleswig-Holstein und die Gemeinden des Umlands einzubeziehen. Diese sind durch angrenzende Wohn- und Gewerbegebiete sowie schleswig-holsteinische Pendler und Pendlerinnen ebenso wie Hamburg Betroffene Auslöser und Auslöserinnen der Verkehrssituation im Hamburger Westen.

Im Jahr 2009 hat die damalige Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt ein Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum in Auftrag gegeben. Motivation dafür waren die großen städtebaulichen Veränderungen in den Siedlungsgebieten und dem Hafengebiet. Die zu erwartenden Konflikte zwischen der Wohnqualität der Bevölkerung und den Bedürfnissen der Hafenwirtschaft sollten damit aufgezeigt und in Einklang gebracht werden.

Bei der Erstellung des Konzepts haben die Planer vorhandene Untersuchungen zur Verkehrsentwicklung im Süderelberaum konsistent zusammengestellt und Handlungsempfehlungen für die zukünftige Verkehrsplanung abgeleitet. Dazu haben sie das Verkehrsgeschehen im aktuellen Analysejahr 2009 dargestellt und dann die Verkehrssituation für das Bezugsjahr 2025 mit verschiedenen Infrastrukturvarianten aufgezeigt. In die Berechnungen sind sowohl die innerhalb des Modellgebiets stattfindenden Verkehre als auch die großräumigen Quell-/Ziel- und Durchgangsverkehre abgebildet.

Das Gesamtmobilitätskonzept Süderelberaum ist beispielgebend für ein Verkehrskonzept, welches Hamburg dringend auch für den Hamburger Westen braucht. So wird auch die Datenbasis des Süderelbekonzepts aus dem VALIDATE-Verkehrsmodell Daten beinhalten, die für ein ähnliches Konzept im Westen nützlich sein könnten.

Um eine gewünschte und notwendige Verlagerung der PKW-Pendlerströme auf Bus, Bahn und Rad auch zu erreichen, müssen diese Angebote dringend bedarfsgerecht ausgebaut und verbessert werden.

So kann ein Teil des Straßenraums, der bislang allein dem Autoverkehr vorbehalten ist, für andere Bedürfnisse umgewidmet werden. Gleichzeitig kommen diejenigen, die auf das Auto angewiesen sind, dann besser durch.

Die Bezirksversammlung fordert den Senat nach §27 BezVG auf

- 1. in Zusammenarbeit mit dem Land Schleswig-Holstein und den angrenzenden Gemeinden ein Verkehrskonzept für den Hamburger Westen mit dem Bezugsjahr 2030 vorzulegen, das bei zukünftigen städtebaulichen und infrastrukturellen Maßnahmen den Handlungsrahmen vorgibt.**
- 2. Das Konzept soll, ähnlich wie das Gesamtmobilitätskonzept Süderelbe, die**

bestehenden und drohenden Verkehrsprobleme aufnehmen und umfassende Lösungsansätze für den Verkehr innerhalb der Stadtteile sowie Grenz- und Durchgangsverkehre bieten.

3. Als Datenbasis soll auf sämtliche vorhandene Daten, die innerhalb der vergangenen zehn Jahre in dem Gebiet erhoben wurden, zurückgegriffen werden. Sollte sich dies als unzureichend herausstellen, müssen hierfür weitere Verkehrszählungen und Analysen eigens in Auftrag gegeben werden. Insbesondere sind auch Rad- und Fußverkehre als Datengrundlage zu erfassen, um ein umfassendes Bild der sich im öffentlichen Raum bewegenden Personen und der dafür notwendigen Flächen im öffentlichen Raum zu erhalten.
4. Für das Bezugsjahr sollen folgende Maßnahmen in die Begutachtung der Verkehrsströme einfließen:
 - a) Die Straßen werden in ihrer aktuellen und zukünftigen Funktion untersucht, eine Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer und -arten muss dabei Berücksichtigung finden. Gleichzeitig soll auch die Prämisse gelten, dass vor einem Straßenneubau die Möglichkeit der Ertüchtigung bestehender Strecken untersucht wird.
 - b) Hinsichtlich des Schwerverkehrs wird ein Routennetz definiert, das den Gütertransport so regelt, dass gesundheitsschädliche Emissionen vermieden und geltende EU-Auflagen eingehalten werden. Es werden zudem Regelungen für Nebenstraßen gefunden, die Schleichverkehren entgegenwirken und Wohngebiete im gesamten Streckennetz vor zu viel LKW-Verkehr schützen. Zusätzlich wird eine regelmäßige Messung der Luftreinheit in allen Stadtteilen eingefordert.
 - c) Tempo 30 soll auf allen Wohnstraßen als Regelgeschwindigkeit und weiterhin auf einzelnen Hauptverkehrsstraßen ganztags und auf weiteren massiv lärmbelasteten Hauptstraßen nachts in der Zeit von 22-6 Uhr angeordnet werden. Tempo 30 und Tempo 50 als maximale Regelgeschwindigkeiten in der Stadt haben sich bewährt und sollten daher auch Standard in Hamburg sein und bleiben. Davon unberührt bleiben mögliche andere Anordnungen, wie bspw. Tempo-20-Zonen in Teilen der Steenkampsiedlung. Hier muss die Verkehrspolitik die Möglichkeit haben, flexibler auf die Anforderungen vor Ort reagieren zu können. Sicherheit geht vor Geschwindigkeit.
 - d) Grundsätzlich ist die B 431 gründlich im Hinblick auf die Ampelschaltung zu überprüfen. Hierbei soll das Augenmerk gezielt darauf gerichtet sein, ob etwa auf Höhe der Flurstraße, der Julius-Brecht-Straße oder der Isfeldstraße Verbesserungen des Verkehrsflusses durch Kreisverkehre erzielt werden können. Auf Höhe der Osdorfer Landstraße / Heinrich-Plett-Straße soll ebenfalls eine Verbesserung der Kreuzungssituation erreicht werden, damit der Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden kann. Ein Kreis mit Beipässen ist dafür in Abstimmung und unter evtl. Kostenbeteiligung des Betreibers des Elbe Einkaufszentrum zu prüfen. Weiter sollen gezielt im Hinblick auf Schulwegsicherheit die Wartezeiten an Bedarfsampeln überprüft werden. Sogenannte Bettelampeln für Fußgänger und Radfahrer werden grundsätzlich abgelehnt und sollen daher durch normal geschaltete Ampeln ersetzt werden. Grundsätzlich soll eine Bewertung der Anzahl der vorhandenen Ampelanlagen vorgenommen werden.
 - e) Um die Anwohnerinnen und Anwohner vor Luft- und Lärmemissionen zu schützen und den Verkehr zielgenau zu lenken, wird ein Anwohnerparkkonzept in den stark verdichteten Quartieren und um Stadtteilzentren erarbeitet. Ziel muss dabei sein, die Anwohner in die Planungen mit einzubeziehen, um wirkliche Verbesserungen für die Anwohner zu erreichen. Flankiert werden soll

dies durch mehr und weiterhin kostenfreie Park&Ride-Plätze an den äußeren Schnellbahnhaltstellen und den Ausbau der bereits vorhandenen P&R-Plätze. Eine Schließung von P&R Anlagen wird abgelehnt.

- f) Der Schienenverkehr wird gestärkt. Dazu gehört ein durchgängiger Zehn-Minuten-Takt auf der Linie S1 und der zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen Blankenese und Sülldorf.
 - g) Die Viertel Lurup, Osdorf und die Arenen sowie die neuen Wohngebiete werden durch ein weiteres schienengebundenes System, am sinnvollsten mit einer Stadtbahn, angebunden.
 - h) die bestehende Planung der Velorouten wird konsequent bis über die Landesgrenze hinaus umgesetzt, neue Fahrradstraßen werden ausgewiesen, wo der Radverkehr die Hauptverkehrsart darstellt und Durchgangsverkehr nicht behindert wird und Radwege mit Schutz- und Radfahrstreifen auf die Straße geholt. Ein Fleckenteppich erscheint jedoch wenig sinnvoll, eine Durchgängigkeit von Schutz- und Radstreifen muss in der Regel sichergestellt werden. Damit einher geht ein Fahrradparkkonzept, das insbesondere an den Schnellbahnhaltstellen mehr Abstellmöglichkeiten bereithält.
5. Dem Verkehrsausschuss der Bezirksversammlung Altona bis zum 31.10.2014 über den Fortschritt der Entwicklung des Konzepts zu berichten.

Petition:

Die Bezirksversammlung wird um Zustimmung gebeten.

Anlage/n:

ohne