

Antrag

**der Abgeordneten Dr. Till Steffen, Martin Bill, Phyliss Demirel, Antje Möller,
Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) und Fraktion**

Betr.: Gesamtmobilitätskonzept 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 überall dort braucht, wo Verkehrskonzepte mit den Nachbarbundesländern entwickelt und abgestimmt werden müssten. So wird die Datenbasis des Süderelbekonzepts aus dem VALIDATE-Verkehrsmodell Daten beinhalten, die für ähnliche Konzepte nützlich sein könnten.

So steht der Hamburger Westen 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 Altonas, 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 B 431, 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.

Die bislang erfolgten Lösungsansätze sind eher kleinteilig und zeugen nicht davon, dass der Hamburger Westen als Gesamtnetz gesehen wird. Die vorgeschlagenen Maßnahmen gleichen einem Flickenteppich: Es wird ausgebessert, wo es gerade am meisten brennt. Beispielsweise wird am Volkspark im Rahmen eines geplanten Neubaugebietes der Durchstich einer Straße diskutiert, ohne alternative Möglichkeiten ernsthaft zu prüfen. Die Ertüchtigung des Bornkampswegs und der Kreuzungsbereiche sowie die Stärkung des Umweltverbundes müssen natürlich Teil der Überlegungen sein. Bezirkliche Wohnstraßen, die durch Schleichverkehre 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. Der dringend erforderliche zweigleisige Ausbau der S1 nach Wedel und die durchgängige 10-Minuten-Taktung werden ein ums andere Mal abgelehnt. Schwerlast- und Gefahrguttransporte fahren weiterhin durch die heute schon zu 100 Prozent ausgelastete Stresemannstraße, weil ein vernünftiges Routenkonzept für diese Transporte fehlt. Diese Beispiele zeigen, dass eine umfassende Betrachtung der Verkehrsbeziehungen nötig ist, ehe in den Bau neuer Straßen investiert wird.

Obwohl sich zunehmend mehr Menschen durch die Stadt bewegen, ändert sich das Verkehrsverhalten. In den Innenstädten, auch in Hamburg, nimmt der Pkw-Verkehr ab und konzentriert sich auf den Haupttrouten. Viele Leute 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.

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 von und Auslöserinnen der Verkehrssituation im Hamburger Westen.

Eine Prämisse bei der Konzeptentwicklung soll eine Verlagerung des Pkw-Pendlerstroms auf Bus, Bahn und Rad sein. 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, besser durch.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

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.
4. Für das Bezugsjahr sollen folgende Maßnahmen in die Begutachtung der Verkehrsströme einfließen:
 - a) die Straßen werden in ihrer aktuellen und zukünftigen Funktion untersucht, die bisherige Priorisierung der Verkehrsfläche für den Autoverkehr hinterfragt. Gleichzeitig soll auch die Prämisse gelten, dass vor einem Straßenneubau die Möglichkeit der Ertüchtigung bestehender Strecken untersucht wird.
 - b) Hinsichtlich des Schwerverkehrs wird ein Haupttroutennetz definiert, das den Gütertransport auf einige wenige Strecken konzentriert. Es werden zudem Regelungen für Nebenstraßen gefunden, die Schleichverkehren entgegenwirken und Wohngebiete vor Lkw-Verkehr schützen.
 - c) Insgesamt wird im Hamburger Westen ein neues Tempo-Management eingeführt: Auf massiv lärmbelasteten Hauptstraßen soll nachts Tempo 30 angeordnet werden. Auf der Strecke Rugenbarg – Rugenfeld bis zur Kreuzung

Flurstraße soll die Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h zurückgenommen und wieder Tempo 50 angeordnet werden.

- d) Im speziellen Fall der B 431 sind gründlich die Ampelschaltungen 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. Weiter sollen gezielt im Hinblick auf Schulwegsicherheit die Wartezeiten an Bedarfsampeln überprüft 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 flächendeckendes Anwohnerparken in den stark verdichteten Quartieren und um Stadtteilzentren eingeführt. Flankiert werden soll dies durch mehr Park-and-ride-Plätze an den äußeren Schnellbahnhaltestellen und den Ausbau der vorhandenen Park-and-ride-Plätze.
 - f) Der Schienenverkehr wird gestärkt. Dazu gehört ein durchgängiger 10-Minuten-Takt auf der Linie S1, der zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen Blankenese und Sülldorf und eine Stärkung der Hafensrandlinie durch ein dichteres Busnetz.
 - g) Die Viertel Lurup, Osdorf und die Arenen werden durch ein weiteres schienegebundenes System, der Stadtbahn, angebunden.
 - h) Die bestehende Planung der Velorouten wird konsequent bis über die Landesgrenze hinaus umgesetzt, neue Fahrradstraßen werden ausgewiesen und, wo technisch möglich, Radwege mit Schutz- und Radfahrstreifen auf die Straße geholt. Damit einher geht ein Fahrradparkkonzept, das insbesondere an den Schnellbahnhaltestellen mehr Abstellmöglichkeiten bereithält.
 - i) Neue Wohngebiete werden so ausgewiesen und geplant, dass dort durch ausgebaute Fuß- und Radwege und eine gute Anbindung an den ÖPNV Leben ohne Auto ohne große Komforteinbußen möglich ist.
5. der Bürgerschaft bis zum 31.10.2014 über den Fortschritt der Entwicklung des Konzepts zu berichten.