

## Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

### **Verkehrsentwicklungsplanung für Hamburg - Leitlinien und Handlungskonzept -**

Hiermit legt der Senat die Verkehrsentwicklungsplanung für Hamburg – Leitlinien und Handlungskonzept für eine an Arbeit und Umwelt orientierte Verkehrspolitik in Hamburg – vor. Von dieser Gesamtschau für Hamburg sind die Handlungsansätze für die Bezirke abzuleiten.

Die in der Verkehrsentwicklungsplanung für 2010 prognostizierte grundsätzliche Tendenz mit gegenüber 1990 etwa gleichbleibender Belastung im Stadtstraßennetz und einer Zunahme im öffentlichen Personennahverkehr um etwa 30 % ist stimmig mit der bis 1999 eingetretenen Entwicklung. Von 1990 bis 1999 hat die Verkehrsbelastung auf den Hamburger Stadtstraßen (einschl. Bundesstraßen ohne Autobahnen) um durchschnittlich nur 1 % zugenommen. Im gleichen Zeitraum sind die Fahrgäste im Hamburger Verkehrsverbund um rd. 12 % gestiegen.

Der Bürgerschaftliche Ausschuss für Bau und Verkehr hat sich in 6 Anhörungen vom 15. Februar 2000 bis 16. Mai 2000 mit der Verkehrsentwicklungsplanung befasst.

Der Senat wird die Entwicklung der Verkehrsdaten und der verkehrsbezogenen Umweltdaten beobachten und regelmäßig der Bürgerschaft hierzu berichten.

#### **Petitum**

Der Senat bittet die Bürgerschaft, die Verkehrsentwicklungsplanung für Hamburg – Leitlinien und Handlungskonzept für eine an Arbeit und Umwelt orientierte Verkehrspolitik in Hamburg – zur Kenntnis zu nehmen.

# Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg

## Leitlinien und Handlungskonzept für eine an Arbeit und Umwelt orientierte Verkehrspolitik in Hamburg



Freie und Hansestadt Hamburg  
Baubehörde

# Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg

## Leitlinien und Handlungskonzept für eine an Arbeit und Umwelt orientierte Verkehrspolitik in Hamburg



Freie und Hansestadt Hamburg

Der Senat hat die Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg am 5. Dezember 2000 beschlossen. Diese Verkehrsentwicklungsplanung stellt die Leitlinien und Handlungsansätze für Hamburg dar. Von dieser Gesamtschau für Hamburg sind die Handlungsansätze für die Bezirke abzuleiten.

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Vorbemerkung	2
2. Entwicklungstendenzen im Verkehr	4
3. Leitlinien	7
4. Handlungskonzept	9
4.1 Maßnahmen auf Bundesebene	10
4.1.1 Verbesserung der Eisenbahnfernverbindungen	12
4.1.2 Wasserstraßen	14
4.1.3 Luftverkehr	15
4.1.4 Verbesserung der Fernverbindungen - Straße	16
4.1.5 Ordnungs- und Preispolitische Maßnahmen auf Bundesebene	20
4.2 Verkehrsverflechtungen in der Region	22
4.2.1 Neuorganisation des ÖPNV in der Region	23
4.2.2 Betriebliche Verbesserungen im ÖPNV in der Region	24
4.2.3 Ausbaumaßnahmen für den ÖPNV in der Region	26
4.2.4 Maßnahmen für das Straßennetz in der Region	30
4.3 Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Hamburg	32
4.3.1 Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs	33
4.3.2 Verbesserung des Leistungs- und Serviceangebots beim ÖPNV	45
4.3.3 Wirtschaftsverkehr	49
4.3.4 Ausbau der hafenbezogenen Verkehrsinfrastruktur	54
4.3.5 Verbesserung des Fahrradverkehrs	58
4.3.6 Förderung des Fußgänger-Verkehrs	62
4.3.7 Öffentlichkeitsarbeit Umweltverbund	65
4.3.8 Maßnahmen im Hamburgischen Straßennetz	66
4.3.9 Lenkung des ruhenden Verkehrs	76
4.3.10 Verkehrsberuhigung in Wohngebieten	78
4.3.11 Jobticket	80
4.3.12 Car-sharing	81
4.3.13 Telematik-Anwendungen	82
4.4 Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse von Frauen	84
4.5 Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen	86
5. Wirkungen und Kostenrahmen	87
5.1 Wirkungen des Handlungskonzeptes	87
5.2 Wirkungsbeiträge von Einzelmaßnahmen des Handlungskonzeptes	89
5.3 Kostenrahmen	89
6. Schlußbemerkung	92
7. Anlagen	
Anlage 1: Maßnahmeübersicht	
Anlage 2: Plandarstellung zu den Rahmenbedingungen	
Anlage 3: Plandarstellung zu den Maßnahmen Schiene	
Anlage 4: Plandarstellung zu den Maßnahmen Straße	
Anlage 5: Stichwortverzeichnis	

## 1. Vorbemerkung

---

Hamburg ist eine europäische Wirtschaftsmetropole. Die deutsche Einheit, die Öffnung der Grenzen zu den osteuropäischen Staaten und der europäische Binnenmarkt haben die Verkehrsverflechtungen ausgeweitet und die Personen-, Waren- und Güterströme intensiviert. Hamburgs Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten sowie Kultur- und Freizeitangebote ziehen in immer stärkerem Maße Menschen und Güter an. Diese Entwicklungen bedeuten mehr Verkehr und zusätzliche Umweltbelastungen – sie schaffen und sichern aber auch viele Arbeitsplätze im Dienstleistungs- und Logistikzentrum Hamburg.

Die Stadt wird künftig ein erheblich höheres Verkehrsaufkommen als heute zu bewältigen haben. Wenn nicht gegengesteuert wird, werden die zusätzlichen Güter- und Personenverkehre das hamburgische Straßennetz verstärkt in Anspruch nehmen.

Die Qualität der Abwicklung des Straßenverkehrs würde verschlechtert, weil zunehmend Kapazitätsgrenzen der Straßenverkehrsinfrastruktur erreicht würden. Davon wäre Hamburg insbesondere als Wirtschaftsstandort betroffen. Auch würde dies zu weiteren Umweltbelastungen für die Bewohnerinnen und Bewohner führen und die Stadt in Teilen in ihrer Lebensqualität zurückwerfen.

In einem Ballungsraum wie Hamburg können – zumal in Zeiten knapper Ressourcen – Straßenverkehrsflächen aber nicht beliebig ausgeweitet werden, so dass dieser Entwicklung nicht mehr allein mit Verkehrswegeinvestitionen begegnet werden kann. Es muss folglich ein Weg gefunden werden, der sowohl die Belange des Wirtschaftsstandortes Hamburg sichert als auch die vom Verkehr ausgehenden Belastungen möglichst reduziert.

Dies bedeutet:

- Für die Verkehrspolitik gilt es, die Attraktivität des Standortes Hamburg zu sichern.
- Bei der Umsetzung verkehrspolitischer Maßnahmen sind die Belange des Wirtschaftsverkehrs stets angemessen zu berücksichtigen, denn wirtschaftliches Wachstum und wirtschaftlicher Strukturwandel sind ohne ausreichende Verkehrsinfrastrukturen undenkbar. Dabei können die Unternehmen durch verbesserte Organisation und Ausschöpfung von Rationalisierungspotenzialen ihren Beitrag zu einer stadtverträglichen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs leisten.
- Die Verkehrspolitik soll die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger als ein hohes Gut der Lebensqualität und Existenzsicherung erhalten. Sie muss aber auch in einem schon hoch belasteten Ballungsraum wie Hamburg gezielt Anregungen zur Änderung der Verhaltensweisen geben. Daher ist im städtischen Verkehr vorrangig die stärkere Nutzung des ÖPNV erforderlich. Die Belastung des Straßennetzes durch den privaten Kfz-Verkehr kann durch die Anwendung des Prinzips „Vermeiden, Vermindern, Verlagern“ verringert werden.

Das an Arbeit und Umwelt orientierte verkehrspolitische Handlungskonzept schafft einen Rahmen, der dem auf den Verkehrsträger Straße angewiesenen Wirtschaftsverkehr die notwendigen Freiräume schafft sowie die Benutzung des Umweltverbundes aus ÖPNV, Fahrradfahren und Zufußgehen attraktiv macht und der auf diese Weise für mehr Menschen als bisher eine Alternative zur Benutzung des Kfz bietet.

Mit diesen Zielrichtungen muss das verkehrspolitische Handlungskonzept durch ein breit angelegtes Maßnahmenpaket umgesetzt werden:

Die Realisierung des verkehrspolitischen Handlungskonzeptes erfordert neben preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen der Stadt auch die Berücksichtigung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen auf Bundesebene und auf Ebene der Europäischen Union, auf deren Zustandekommen Hamburg begrenzten Einfluss hat, von denen der Verkehr in Hamburg jedoch unmittelbar betroffen ist. Ebenso sind neben erheblichen Mitteln aus dem hamburgischen Haushalt auch Mittel in großem Umfang aus dem Bundeshaushalt erforderlich. Deshalb kann dieses Handlungskonzept nur schrittweise realisiert werden. Von der Entwicklung der Finanzlage hängt es ab, welche Projekte in die mittelfristigen Finanzplanungen eingestellt werden und wann und in welchem Umfang die angestrebten Ziele erreicht werden können. Hierüber wird im Rahmen der jährlichen Haushaltsaufstellungen und der Festlegungen in der mittelfristigen Finanzplanung zu entscheiden sein.

Das verkehrspolitische Handlungskonzept basiert auf Szenarien, die Auswirkungen unterschiedlicher Maßnahmebündel auf das Verkehrsgeschehen darstellen und bewerten: Grundlage dieser Arbeiten ist ein integrativer Ansatz, der alle Verkehrswege und Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern erfasst und die Wechselwirkungen zwischen Verkehr und Flächennutzung berücksichtigt.

Die methodischen Grundlagen wurden von Prognos AG, Basel, und Kessel + Partner, Freiburg, erarbeitet.<sup>1</sup> Zusätzlich wurden Prof. Cerwenka, TU Wien, Dr. Höpfner, IFEU Heidelberg und Prof. Kutter, TUHH als Berater eingeschaltet.

Das verkehrspolitische Handlungskonzept, der Flächennutzungsplan, das Stadtentwicklungskonzept und das gemeinsam mit den Nachbarländern

betriebene Regionale Entwicklungskonzept ergänzen sich gegenseitig. Sie gehen von gemeinsamen Handlungsansätzen der Verkehrsgestaltung aus. Sie bilden den einheitlichen Rahmen für die hamburgische Verkehrsentwicklungsplanung:

- Dem Flächennutzungsplan, dem STEK und dem REK liegen das Achsenkonzept, das System der zentralen Standorte und das System der Dichteverteilung als städtebauliche Leitvorstellungen zugrunde. Wesentliche Maßnahmen des Handlungskonzeptes der VEP stützen diese Ordnungselemente für die räumliche Entwicklung der Metropolregion.
- Das Landschaftsprogramm leistet einen wesentlichen Beitrag zu der planerischen Verankerung der Zielsetzung, Flächenverbrauch und Bodenversiegelung bei Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ebenso wie die Belastung von Boden, Wasser und Luft durch verkehrsbedingte Schadstoffemissionen niedrig zu halten.

Zum Entwurf der Leitlinien und Handlungsansätze haben sich Bezirke und Verbände geäußert. Unter Würdigung der abgegebenen Stellungnahmen wurde die dargestellte Verkehrsentwicklungsplanung für Hamburg aufgestellt, die die Leitlinien und Handlungsansätze für Verkehrspolitik in Hamburg auf Landesebene festlegt. Einzelmaßnahmen auf der bezirklichen Ebene werden in einem zweiten Schritt aus diesem verkehrspolitischen Handlungskonzept entwickelt werden. Die dargestellte Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg wird laufend überprüft und in geeigneten Zeiträumen fortgeschrieben.

<sup>1</sup> Die Prognos AG ist national und international in den Fachbereichen Verkehr, Umwelt und Energie tätig. Kessel und Partner arbeiten u. a. auf dem Gebiet der Bundesverkehrswegeplanung, der integrierten Verkehrskonzepte und der Verkehrsmodelle.

## 2. Entwicklungstendenzen im Verkehr

Die Verkehrsentwicklung hängt vor allem von der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung – im wesentlichen also von Einwohnern, Beschäftigten, Nutzungsverteilungen und Gütermengen – sowie von der Motorisierung ab. Die Verkehrsentwicklungsplanung bezieht den Betrachtungszeitraum bis 2010 ein. Der 1998 erreichte Stand bei der Zahl der Einwohner, des Kraftfahrzeugbestandes und des Bruttosozialproduktes bestätigen grundsätzlich die angesetzten Prognoseerwartungen.

Einw. liegt (Abb. 2-1). Aus heutiger Sicht dürfte auch zum Ende des Prognosezeitraumes der Verkehrsentwicklungsplanung der überwiegende Teil der Kraftfahrzeuge noch mit Verbrennungsmotoren angetrieben werden, wobei davon auszugehen ist, dass z. B. elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge ihre Marktposition ausbauen und alternative Antriebstechnologien (wie Fahrzeuge mit Solarenergie) weiterentwickelt werden. Bei der Entwicklung alternativer Antriebstechnologien ist Hamburg bei der Erprobung von Brennstoffzellen (Wasserstoffmotor) engagiert.

Der Vergleich von Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung lässt erwarten, dass auf den Autobahnen Steigerungsraten entstehen, die in etwa der Tendenz der Wirtschaftsentwicklung ähneln (siehe Abb. 2-2). Ganz anders liegen die Verhältnisse bei den Stadtstraßen. Die Entwicklungen sind einander nicht ähnlich. Seit 1990 weist das BIP deutliche und gleichbleibende Zuwächse auf, hingegen verläuft die Verkehrsbelastung auf den Stadtstraßen erheblich gedämpft.

Zur Mobilität der Hamburger Bevölkerung ist eine im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung durchgeführte Befragung, an der sich rund 10.000 Hamburger Haushalte beteiligt haben, Datengrundla-

ge für Aussagen. Diese Befragung hat u.a. ergeben, dass die Zahl der Wege bei knapp über 3 Wegen pro Tag und Person liegt und damit über lange Zeit nahezu konstant war. Künftig wird aber die Mobilität von 3,2 auf 3,4 Wege pro Tag und Person zunehmen (Abb. 2-3), weil die höhere Mobilität jüngerer Menschen im Alter zunehmend beibehalten wird.

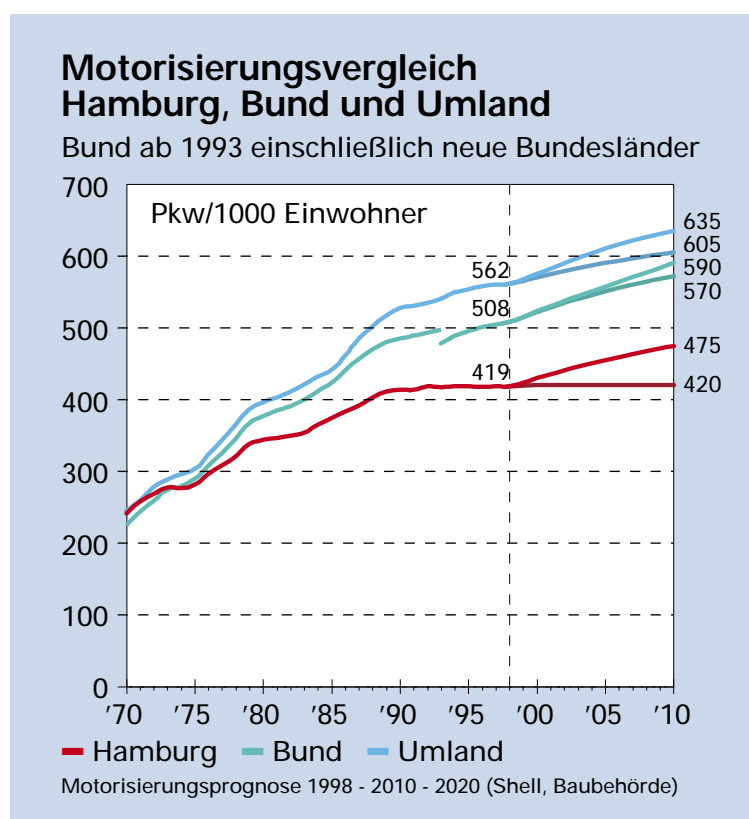


Abbildung 2-1

Die Zahl der in Hamburg zugelassenen Pkw und Kombi wird auf etwa 775.000 Pkw und Kombi steigen. Dennoch bleibt die erwartete Motorisierung von 475 Pkw/1.000 Einw. deutlich unter der Shell-Prognose vom September 1999 für die Bundesrepublik, die zwischen 570 und 590 Pkw/1.000

## Bruttoinlandsprodukt und Straßenverkehr in Hamburg Entwicklungen seit 1990

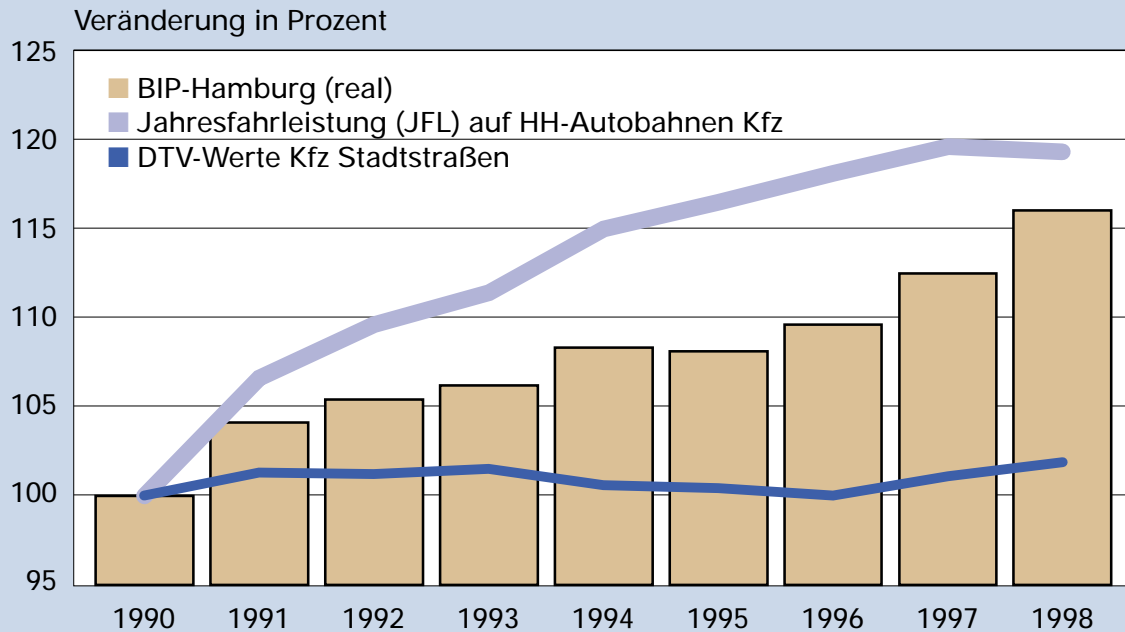


Abbildung 2-2

## Verkehrsmobilität in Hamburg Werktägliches Verkehrsaufkommen der Einwohner in Hamburg (Altersklasse über 10 Jahre)

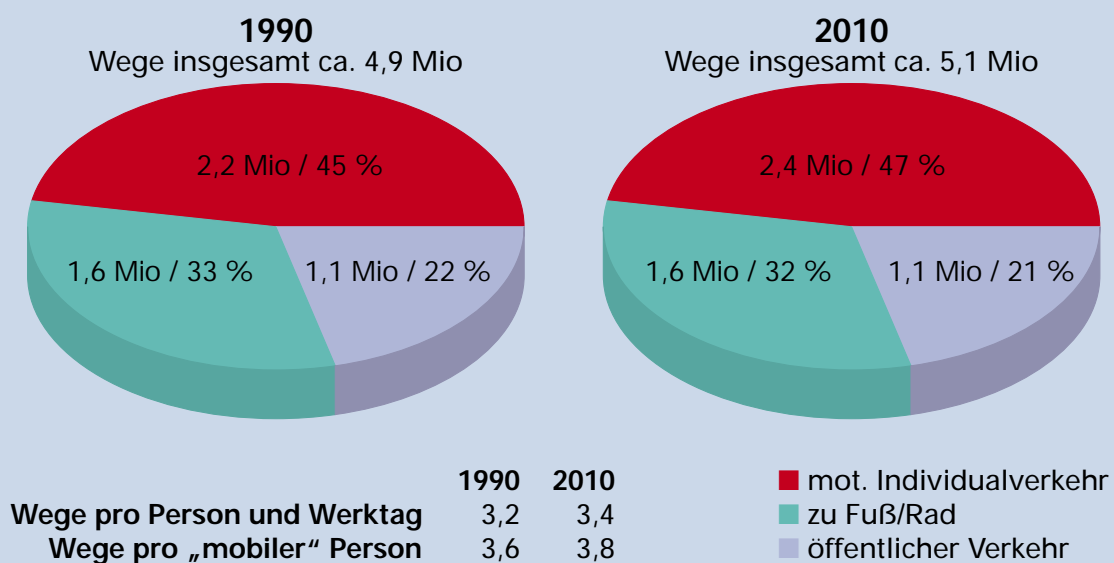


Abbildung 2-3



## 2. Entwicklungstendenzen im Verkehr

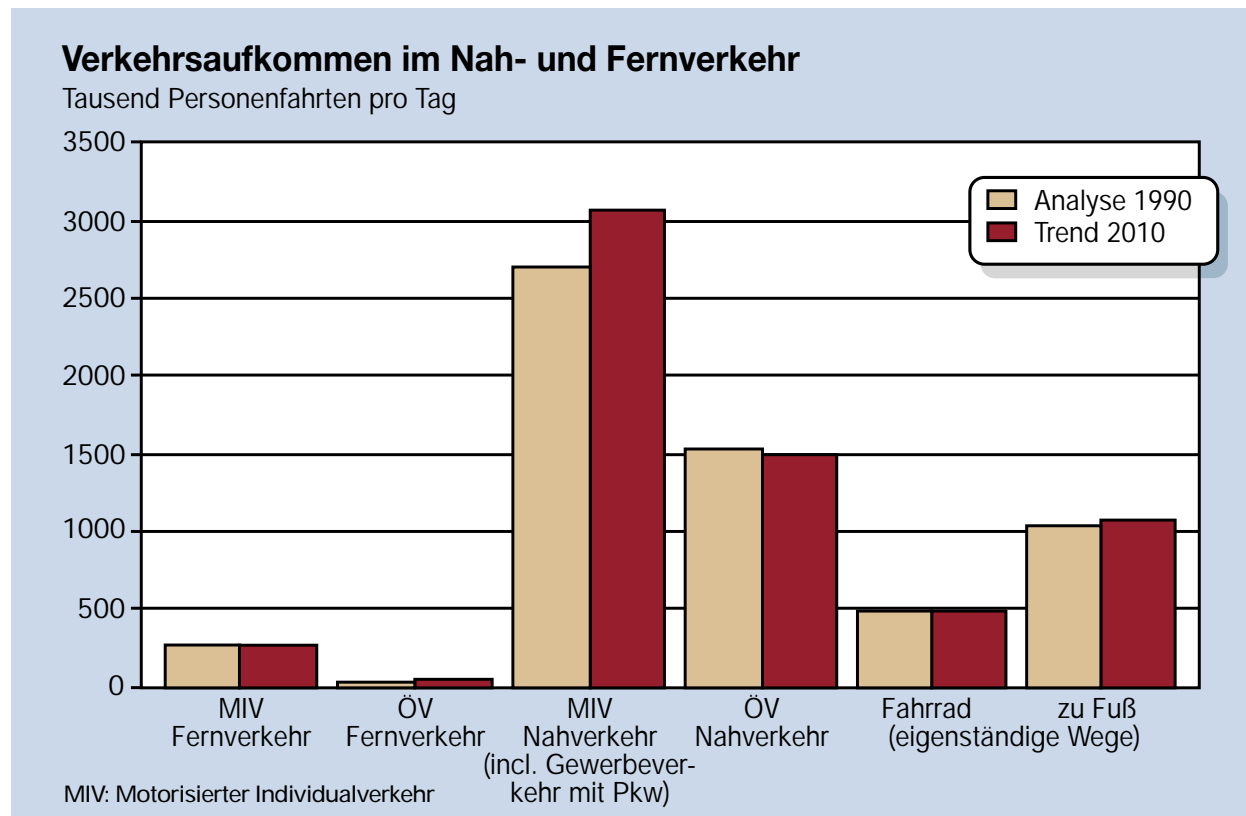


Abbildung 2-4

Ohne die Realisierung des vorliegenden Handlungskonzepts nähme der Pkw-Verkehr um insgesamt rund 14 % zu, während die Verkehre des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Zufußgehen) sich nicht wesentlich veränderten (Abb. 2-4).

Die Trendprognose für das Verkehrsaufkommen im Jahr 2010 berücksichtigt die verkehrlichen Auswirkungen der fortschreitenden Siedlungsentwicklung und die sich verändernde Bevölkerungsstruktur, während bei der Verkehrsinfrastruktur die Fertigstellung der begonnenen Projekte sowie der preis- und ordnungspolitische Rahmen des Jahres 1990 zugrundegelegt wurden. Die Trendprognose berücksichtigt, dass die vorhandene Straßenverkehrsinfrastruktur angesichts der prognostizierten Verkehrszunahme zunehmend an Kapazitätsgrenzen stoßen wird.

Beim Fernverkehr der Deutschen Bahn AG stellt die prognostizierte Aufkommensverdoppelung wegen ihres geringen Anteils von rund 1 % des Gesamtverkehrs für Hamburg keine wesentliche Verlagerungsgröße dar.

Im Straßengüterfernverkehr gilt ähnliches für die erheblichen Steigerungen entsprechend der Bundesverkehrswegeplanung. Abbildung 2-5 zeigt: Der Lkw-Fernverkehr nimmt zwar beträchtlich zu, gleichzeitig ist jedoch auch zu erkennen, dass diese Entwicklung durch die absolute Größe des Pkw-Verkehrs überdeckt wird.

Die Transportmengen im Straßengüterfernverkehr werden erheblich zunehmen, jedoch wird das bei einem Anteil von etwa 2 % dieser Verkehre am Gesamtaufkommen des Straßenverkehrs in Hamburg im Jahre 2010 nur auf den Autobahnen und in unmittelbarer Nähe von Hafen und Speditionszentren spürbar sein. Das Handlungskonzept ist hierauf abgestellt, indem die Autobahnen und

### Kfz-Verkehr 1990/2010 in Hamburg [Kfz-Fahrten/Werktag]

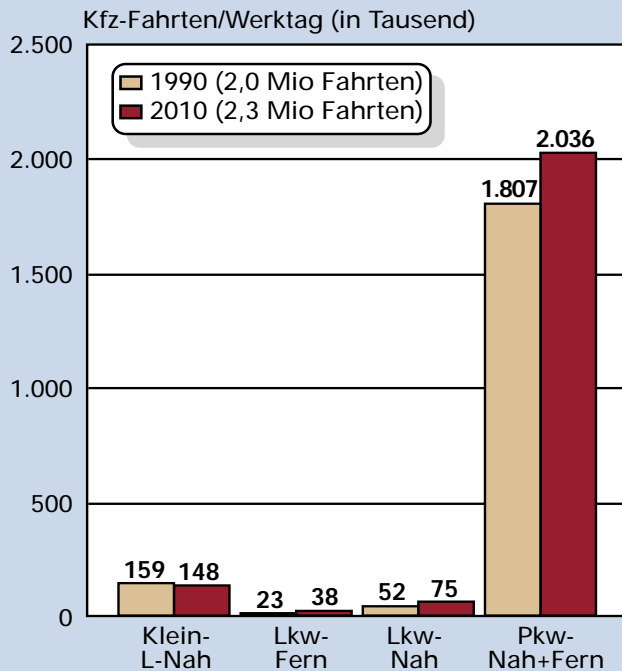


Abbildung 2-5

übergeordneten Straßen ertüchtigt und die Anbindung zu den Zentren der Speditionen verbessert werden.

Auch wenn künftig die größten Steigerungsraten im weiträumigen Verkehr, insbesondere im Güterfernverkehr, zu erwarten sind, bleibt der Hamburger Verkehr doch für das Entstehen und damit auch für die Lösung der Hamburger Verkehrsprobleme bestimmend. Von den Kraftfahrzeugfahrten auf Hamburgs Straßen sind über 95 % Hamburger Binnen-, Quell- und Zielverkehr.

Eine aktuelle Beurteilung der Ansätze und Prognosen des VEP hat ergeben, dass diese nach wie vor aktuell und zutreffend sind. Andere Städte haben in ihren Verkehrsentwicklungsplänen ähnliche Größenordnungen prognostiziert.

## 3. Leitlinien

Die Hamburgische Verkehrspolitik orientiert sich an den Erfordernissen von Arbeit und Umwelt. Sie berücksichtigt die Anforderungen der Standortpolitik und der Arbeitsplatzsicherung: Hamburgs Aufgaben im überregionalen Verkehr nehmen aufgrund der geographischen Lage und der zunehmenden Verflechtungen mit dem Umland zu. Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist notwendig, damit Hamburg auch künftig seine Rolle als Metropole wahrnehmen kann. Sie zielt darauf ab, einen Rahmen für prioritären Wirtschaftsverkehr zu schaffen und durch die Benutzung der umweltschonenden Verkehrsmittel ÖPNV, Fahrrad und Zufußgehen mehr Menschen als bisher eine attraktive Alternative zur Benutzung des privaten Kfz zu bieten. Damit werden dem Wirtschaftsverkehr, der weitgehend auf den Verkehrsträger

Straße angewiesen ist, die notwendigen Freiräume geschaffen.

Hamburgische Politik muss in Zusammenarbeit mit dem Bund dafür sorgen, dass für die Metropolfunktion eine leistungsfähige überregionale Verkehrsinfrastruktur erhalten bleibt und verbessert wird. Neben Hamburger Investitionen sind Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur Schiene, Wasser und Straße zur Sicherung der Arbeitsplätze in der Metropolregion erforderlich, auch dann, wenn der zunehmende Einsatz von Telematik-Anwendungen künftig zu einer effizienteren Auslastung der vorhandenen Infrastrukturkapazitäten führen wird.

### 3. Leitlinien

---

Hamburg muss für Güter- und Personenströme gut erreichbar sein, damit Hamburg die Rolle als Zentrum einer europäischen Metropolregion auch künftig wahrnehmen kann. Hierbei sind Hafen und Flughafen entscheidende Faktoren. Diese Anforderungen der Standortpolitik und Arbeitsplatzsicherung verlangen eine Sicherung und Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs in Hamburg.

Verkehrliche und städtebauliche Maßnahmen beeinflussen sich gegenseitig. Die Verkehrsentwicklung und insbesondere die Entwicklung des Verkehrsaufkommens der einzelnen Verkehrsarten ist nicht zuletzt auch eine Folge der siedlungsstrukturellen Gegebenheiten und ihrer Veränderungen in Hamburg und der Metropolregion insgesamt. Die innere Entwicklung, d.h. die Wiedernutzung umfangreicher Konversionsflächen und die Nachverdichtung, hat Vorrang vor der Neuentwicklung von Flächen und trägt dazu bei, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur besser auszunutzen. Hamburg muss in Zusammenarbeit mit seinen Nachbarn dafür sorgen, dass die vorhandenen verkehrssparenden Raumstrukturen auch künftig erhalten bleiben. Die in der VEP getroffenen Zielsetzungen werden durch die im Regionalen Entwicklungskonzept, im Flächennutzungsplan und im Stadtentwicklungskonzept dargestellten Konzeptionen der axialen Entwicklungsräume und der Zentrenentwicklung gefördert. Hierzu besteht enger Kontakt zu den Planungsträgern des Umlandes (Land, Kreis, Kommunen).

Die hamburgische Verkehrspolitik strebt an, Flächenverbrauch und Bodenversiegelung bei Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen niedrig zu halten ebenso die Belastung von Boden, Wasser und Luft durch verkehrsbedingte Schadstoffemissionen. Die Beeinträchtigung von Anwohnerinnen und Anwohnern durch Emissionen wird durch minderverbrauchende Kfz-Flotten, verbesserte Kraftstoffe, verringerte Abgase, Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel, sowie Tempo-30-Zonen in Wohnbereichen reduziert. Straßenverkehr soll dort, wo Alternativen beste-

hen, möglichst weitgehend auf Verkehrsträger und -arten verlagert werden, die die Umwelt am wenigsten beeinträchtigen: Wasser, Schiene, ÖPNV, Fahrrad und Zufußgehen. Aber selbst mit einem so gestalteten Verkehrssystem lassen sich nicht alle Beeinträchtigungen für die Wohn- und Lebenssituation der betroffenen Bürgerinnen und Bürger und für die Umwelt vermeiden.

Hamburgische Verkehrspolitik konzentriert sich auf vier Ansätze:

- Gezielte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur insbesondere für die Steigerung der Attraktivität der umweltverträglichen Verkehrsarten,
- Verbesserung der Qualität der überregionalen Verkehrsverbindungen (Schiene, Straße, Wasserstraße) sowie punktueller Verbesserung des Stadtstraßennetzes,
- Berücksichtigung preis- und ordnungspolitischer Maßnahmen der EU und des Bundes und damit verbunden die Möglichkeit zur besseren Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs,
- Verbesserung der Organisation der Verkehrsabwicklung, wozu auch die weitere Einführung von Telematik-Anwendungen mit Einbindung des ÖPNV und der Schnittstellen zwischen den Verkehrssystemen beitragen kann.

Hieraus sind die wesentlichen Elemente des bis 2010 reichenden verkehrspolitischen Handlungskonzeptes abgeleitet:

1. Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des Güter- und Wirtschaftsverkehrs durch Sicherung und Schaffung wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen.
2. Gezielte Investitionen in das Straßennetz: Netzergänzungen im übergeordneten Netz z. B. durch die vierte Elbtunnelröhre und durch die Hafenquerspange (A 252), Aus- und Neubau von Straßen z. B. zur Entlastung bestehender Straßen mit hoher Wohndichte und zur Beseitigung von Engpässen im Straßennetz, Beseitigung von Unfallstellen sowie Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten.

3. Ausbau und Steigerung der Attraktivität von umweltschonenden Verkehren und Verkehrsträgern: Vorrang für den Ausbau und die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, Ausbau und Attraktivitätssteigerungen des Schienenverkehrs, Verbesserung der Infrastruktur und der Sicherheit für Fahrradfahrerinnen/Fahrradfahrer und Fußgängerinnen/Fußgänger, Stärkung der Verknüpfung von Schiene und Straße (Güterverkehrszentren, B+R und P+R).
4. Ausbau der Fernverbindungen im Schienennetz und auf den Wasserstraßen.
5. Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse von Frauen.
6. Förderung der Mobilität und Erhöhung der Verkehrssicherheit besonders der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.
7. Berücksichtigung der Preis- und Ordnungspolitik der EU und des Bundes.
8. Einflussnahme auf den Verkehr durch Maßnahmen zur Stellplatzbewirtschaftung, Tempobegrenzungen und Parkgebühren.
9. Verringerung der Schadstoffemissionen durch Anreize und Gebote zur Entwicklung emissionsarmer Kraftfahrzeuge.
10. Schrittweise Einführung von Telematik-Anwendungen in den einzelnen Verkehrssystemen.

#### 4. Handlungskonzept

---

Hamburg ist in die Verkehrspolitik des Bundes und der EU eingebunden, infrastrukturell über die Bundesverkehrswegeplanung (Bund) sowie über die „Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ (EU). Die überregionale Erreichbarkeit Hamburgs für Personen und Güter wird maßgeblich von der Umsetzung derjenigen Maßnahmen beeinflusst, die in der Bundesverkehrswegeplanung enthalten sind. Gleichzeitig wird die Verkehrsmittelwahl durch die Randbedingungen bestimmt, die EU und Bund mit ihrer Ordnungspolitik setzen. Hamburg wird seine Belange auf Bundesebene sowie auf EU-Ebene einbringen.

Ziel einer länderübergreifenden Verkehrspolitik muss sein, dass die verschiedenen Verkehrssysteme die Mobilität aller Menschen flächendeckend und umweltverträglich gewährleisten. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist für die Wettbewerbsfähigkeit von zentraler Bedeutung. Verkehrsinvestitionen sind für nachhaltiges Wachstum unverzichtbar.

Für die Region tritt Hamburg gemeinsam mit den Nachbarländern Schleswig-Holstein und Nie-

dersachsen für die Erhaltung der auf der Grundlage des Achsenkonzepts und Dichtemodells entwickelten verkehrsvermindernden Siedlungsstrukturen und für einen leistungsfähigen ÖPNV ein.

Die norddeutschen Länder messen der Bereitstellung einer ausreichenden Verkehrsinfrastruktur in Norddeutschland angesichts des hohen Transportaufkommens in der Region und der Intensivierung des Wettbewerbs zwischen Standorten und Regionen bei zunehmender internationaler Verflechtung große Bedeutung bei.

Die enge Kooperation mit Schleswig-Holstein wird deutlich durch die Beschlüsse aus gemeinsamer Sitzung des Kabinetts des Landes Schleswig-Holstein und des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg, in denen die gemeinsame Einschätzung der großen verkehrlichen Bedeutung folgender Maßnahmen herausgestellt wird:

- Ausbaustrecke Hamburg – Lübeck – Puttgarden (- Kopenhagen)
- Elektrifizierung Hamburg – Lübeck
- Nördliche Güterbahn Hamburg bzw. Ausbau der Strecke Neumünster – Bad Oldesloe

Darüber hinaus wurde die Notwendigkeit unterstrichen, dass die Mittel für die im Bundesverkehrswegeplan verankerten und noch nicht realisierten Projekte bereitgestellt werden.

- Neubau-/Ausbaustrecke Hamburg/Bremen – Hannover („Y-Lösung“)
- Leistungsfähige Schnellverbindung zwischen Hamburg und Berlin
- Ausbaustrecke Pinneberg – Elmshorn
- Bau der 4. Röhre des Elbtunnels
- A 20 mit Elbquerung
- Ausbau B 404 mit Anschluss an A 1 und A 24
- A 252 („Hafenquerspange“)
- Ausbau der A 7 zwischen Stellingen und Schnelsen-Nord
- Ausbau der A 1 zwischen Bereich Hamburg-Südost und Billstedt

Die drei Landesregierungen Hamburg, Schleswig-Holstein und Niedersachsen verfolgen gemeinsam das Ziel, ihre Zusammenarbeit in der Metropolregion zu verstärken. Hierzu ist ein regionales Entwicklungskonzept erarbeitet worden, das einen Zielrahmen mit grundlegenden Festlegungen auch für den Verkehr darstellt.

Innerhalb Hamburgs werden die Politik der Hinlenkung auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verstärkt und die Belange des Wirtschaftsverkehrs zur Erhaltung der Arbeitsplätze und Lebensfähigkeit Hamburgs gesichert.

Hamburg unterstützt, dass bei der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung ökonomische und ökologische Ziele in ein umfassendes Verkehrskonzept integriert werden sollen, das die Voraussetzungen für die Verlagerung möglichst hoher Anteile auf die umweltverträglichen Verkehrsträger schafft.

In den nachfolgenden Einzeldarstellungen sind diese Maßnahmen spezifiziert beschrieben.

### 4.1 Maßnahmen auf Bundesebene

---

Die deutsche Einheit, die wirtschaftliche und politische Öffnung der osteuropäischen Staaten, der Binnenmarkt und der Beitritt weiterer Länder zur EU haben Hamburg in der geographischen Mitte Europas gestärkt. Bei dieser günstigen Lage muss jedoch auch bedacht werden, dass sich Hamburg im Hinblick auf die Bevölkerungsschwerpunkte Europas, die sich von England über die Rheinschiene bis nach Mittelitalien erstrecken, in Konkurrenz zu einem bedeutenden Ballungsraum befindet. Dieser auch wirtschaftlich sehr aktive Raum, in dem sich mit 180 Mio. Einwohnern knapp 50 % der Bevölkerung der EU konzentrieren, ist von Hamburg zwischen 500 und 1000 km entfernt (Abb. 4-1).

Für Hamburg eröffnen sich mit dem Beitritt Schwedens und Finnlands zur Europäischen Union (EU), mit der Assoziierung Polens und der Baltischen Staaten sowie dem Partnerschaftsabkommen der EU mit Rußland zusätzliche Entwicklungsperspektiven für Handels- und Verkehrsbeziehungen mit den Anrainerstaaten der Ostseeregion. Neue Wirtschaftsregionen sind im Entstehen, wie z. B. um den Öresund.

Die Metropolregion Hamburg erfüllt im Zusammenspiel mit den anderen norddeutschen Küstenländern eine zentrale Brücken- und Schnittstellenfunktion für den Verkehr mit den nord- und nordosteuropäischen Ländern. Hamburg ist Mittler zwischen Ost- und Nordsee, den kontinentalen Zentren und Übersee. Auch wenn Hamburg keinen direkten Zugang zur Ostsee besitzt, spielt Hamburg als Außenhandelszentrum dieser sich formierenden Region traditionell eine herausragende Rolle. Hamburg ist „östlichster Nordsee- und gleichermaßen westlichster Ostseehafen“ dieses Raumes. Hamburg hat dabei gute Chancen, seine Funktion als Verkehrsdrehscheibe für den Ostseeraum noch auszubauen. Diesen Perspektiven Rechnung tragend, hat der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg in 1998 seine Positionen-

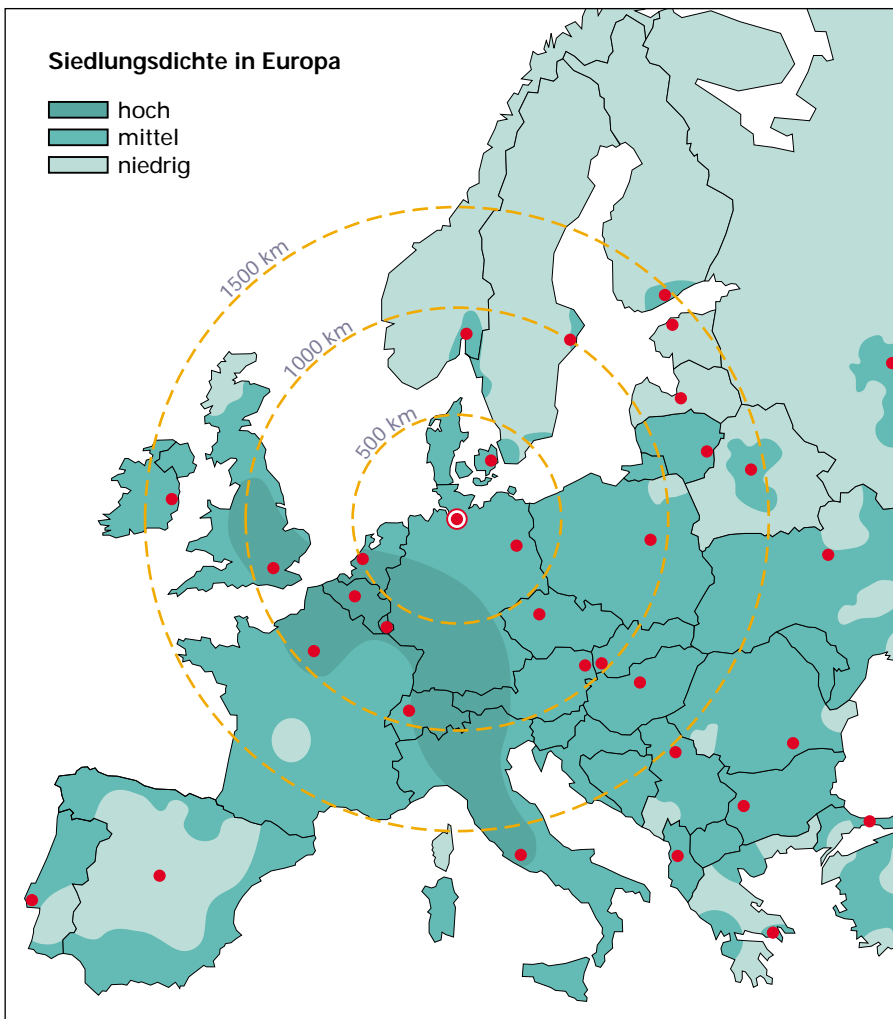


Abbildung 4-1

bestimmung zur Ostseepolitik auch im Verkehrsbereich vorgenommen.

Gerade auch im Hinblick auf seine Brücken- und Schnittstellenfunktion muss Hamburg alle Anstrengungen unternehmen und stützen, schnelle Anbindungen an die zentralen europäischen Räume möglichst umfassend herzustellen. Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion Hamburg gehört eine effiziente überregionale Verkehrsinfrastruktur.

Hamburg steht mit seinem Hafen im internationalen Wettbewerb. Deshalb können Wettbewerbsverzerrungen im Seehafenhinterlandverkehr durch offene oder verdeckte Subventionen nicht akzeptiert werden. Im Schienenverkehr spielen die Trassenkosten eine entscheidende Rolle,

die in Deutschland nach der Bahnstrukturreform eine mit dem übrigen Europa nicht vergleichbare Größe erreicht haben. In den Niederlanden, wurden dagegen bis Ende 1999 für den Güterverkehr keine Trassenkosten entrichtet und werden in den nächsten Jahren in nicht nennenswerter Form erhoben werden.

Diese Wettbewerbsverzerrungen wirken sich besonders im Schienentransport für Überseecontainer über längere Distanzen zu Lasten des Verkehrs über die deutschen Nordseehäfen aus. Im besonderen Maße gilt dies für die Container-Shuttlezüge Rotterdams über Norddeutschland nach

Polen, Tschechien und darüber hinaus. Betroffen ist aber auch der konventionelle Wagenladungsverkehr, bei dem die deutschen Nordseehäfen mit hohen deutschen Trassenkosten gegenüber den Industrievieren (Ruhrgebiet, Rhein-Main-Gebiet) belastet sind.

Da es nicht erreichbar erscheint, das deutsche Modell der Entgeltsanlastung auf der Ebene der Gemeinschaft auch nur annähernd, alsbald und zeitgleich in allen Mitgliedstaaten der EU durchzusetzen, fordert Hamburg, die mit der Bahnreform getroffene Entscheidung hinsichtlich der Trassenkostenanlastung für den Schienengüterverkehr zu revidieren oder auf anderem Wege einen entsprechenden finanziellen Ausgleich für den Netzbetreiber vorzunehmen.

## 4. Handlungskonzept

### 4.1.1 Verbesserung der Eisenbahnfernverbindungen

Im Bundesverkehrswegeplan sind Projekte ausgewiesen, auf deren Realisierung Hamburg drängt (Abb. 4-2):

#### Hamburg – Berlin

Im Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 2 (VDE 2), das mit einem Volumen von ca. 4,2 Mrd. DM bis auf ca. 400 Mio. DM umgesetzt ist, ist eine zweigleisige elektrifizierte Strecke mit gesonderter Führung der S-Bahn in Hamburg entstanden. Die 278 km lange Strecke ist mit maximal 160 km/h zu befahren. Hierdurch wird die Erreichbarkeit Hamburgs auf der Schiene von Osten her qualitativ und von der Leistungsfähigkeit her deutlich verbessert. Seit Juni 1997 beträgt die Fahrzeit zwischen Hamburg und Berlin noch rund zweieinhalb Stunden. Dies

ist jedoch für den Personenverkehr zwischen den beiden größten deutschen Städten nicht ausreichend.

Eine schnelle Verkehrsverbindung zwischen Hamburg und Berlin ist aufgrund der Entwicklungen, die sich aus den politischen Änderungen im Osten und dem damit einhergehenden wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bedeutungswandel Hamburgs als Knotenpunkt der europäischen Nord-Süd- und Ost-West-Achsen ergeben, erforderlich geworden. Durch eine deutliche Reduzierung der Reisezeiten zwischen den beiden Metropolregionen Hamburg und Berlin werden Synergieeffekte erwartet, die die Attraktivität des Dienstleistungs-, Medien- und Hafenstandortes Hamburg nachhaltig stärken und langfristig sichern können. Hamburg und Berlin haben die Chance, zu einer neuen attraktiven Wirtschaftsregion zusammenzuwachsen.





Nach der Entscheidung, die Magnetschnellbahn Hamburg – Berlin nicht zu bauen, haben die Regierungschefin bzw. Regierungschefs der norddeutschen Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommerns, Niedersachsen und Schleswig-Holstein am 18.2.2000 die schnellstmögliche Realisierung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hamburg und Berlin sowie ausreichende Schienenkapazitäten nach Mittel- und Osteuropa gefordert. In einem Sofortprogramm sollten Fahrplanverbesserungen geschaffen und modernstes Wagenmaterial eingesetzt werden. Zudem sollte mit Planung und Ausbau der Strecke über Uelzen und Stendal begonnen werden.

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sieht ebenso wie die DB AG eine Schnellfahrstrecke Hamburg – Berlin als dringend notwendig an. Die Herstellungskosten von geschätzt 1,4 Mrd. DM müssen aus dem Finanzvolumen des Magnetschnellbahnprojektes genommen werden. Die Planungen sind forciert aufgenommen worden. Eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung der betroffenen Länder begleitet die Arbeiten. Die DB AG verspricht sich von einer schnellen Verbindung Hamburg – Berlin eine deutlich verbesserte Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Bus, Pkw und Flugzeug.

Es ist vorgesehen, die Strecke Hamburg – Berlin für eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h zu ertüchtigen. Die damit verbundene Beschleunigung käme auch den auf dieser Strecke verkehrenden Interregios (z. B. Hamburg – Schwerin) durch Verkürzung der Fahrzeiten zugute.

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Anpassung von Weichen, Oberbau und Brücken
- Verbesserung der Oberleitung
- Einrichtung Linienzugbeeinflussung
- Aufhebung aller höhengleichen Bahnübergänge
- Sicherungen der Bahnsteige auf den zwischenliegenden Bahnhöfen bei sehr schnellen Zugdurchfahrten

Neben diesen Maßnahmen sind die Restarbeiten aus dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 2 abzuwickeln, die vor allem die Bereiche Nauen, Neustadt und Wittenberge betreffen. Die Arbeiten sollen so durchgeführt werden, dass schon vor Fertigstellung der Gesamtmaßnahme abschnittsweise höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können, die dann als Kompensation für Langsamfahrstellen in Folge neuer Baustellen (Beseitigung von Bahnübergängen) zur Verfügung stehen. Der Fertigstellungstermin für diese Ausbaumaßnahmen ist für 2004 – 2005 geplant. Ab November 2000 ist der Einsatz von ICE-T-Garnituren mit Neigetechnik vorgesehen bei gleichzeitiger Verbesserung des Angebotes in den Fahrplanrandlagen besonders abends. Die Arbeiten zur Aufhebung von Bahnübergängen finden ausnahmslos außerhalb Hamburgs statt.

Mit den vorgesehenen Maßnahmen wird die 278 km lange Strecke Hamburg – Berlin bei einem Zwischenhalt in ca. 1 1/2 Stunden durchfahren werden, d.h. es wird eine Reisegeschwindigkeit von fast 190 km/h erreicht. Diese liegt höher als auf den Schnellfahrstrecken Hannover – Würzburg (ca. 161 km/h) bzw. Hannover – Berlin (ca. 160 km/h).

Sollten sich aufgrund steigenden Aufkommens unter Einbeziehung des Regional- und des Güterverkehrs sowie der Strecke über Uelzen – Stendal Engpasssituationen ergeben, ist ein Ausbau dieser – derzeit teilweise eingleisigen – Strecke zu realisieren.

### **Güterbahn Hamburg**

Zur Behebung von Leistungsdefiziten im Bereich des Schienengüterverkehrs wurde die Güterbahn Hamburg zwischen Harburg und Rothenburgsort ausgebaut. Die Arbeiten hierfür werden im Jahre 2000 abgeschlossen. Hierdurch kann der Güterverkehr in diesem Streckenabschnitt unabhängig vom Personenverkehr geführt und beschleunigt werden.



## 4. Handlungskonzept

---

Für den zweigleisigen Ausbau der Teilstrecke Rothernburgsort – Horn soll das Planfeststellungsverfahren 2001 eingeleitet werden.

Ein weiterer Ausbau bzw. eine Leistungsverbesserung ist für den Anschluss an die Strecke Kiel/Flensburg notwendig. Dies ist für Hamburg von hoher Bedeutung, weil durch die festen Querungen des Großen Belts und des Öre-Sundes Güterverkehre aus den skandinavischen Ländern künftig verstärkt über Jütland (Flensburg) erwartet werden. Mit entsprechenden Leistungsverbesserungen wird gleichzeitig auch dem Personenverkehr Freiraum für eine bessere Bedienung geschaffen. In diesem Zusammenhang wird der zweigleisige Ausbau des verbleibenden Abschnittes der Güterbahn zwischen Hamburg-Horn und Hamburg-Eidelstedt sowie die Alternative einer Verlagerung der Skandinaviengüterverkehre auf die Strecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe geprüft. Die Strecke Neumünster – Bad Segeberg – Bad Oldesloe ist vor dem Hintergrund der mit dem Ausbau der Güterbahn Hamburg verbundenen Belastungen für die Hamburger Bevölkerung eine sinnvolle Alternative und insofern in dieser Form in die Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen.

### **Hamburg – Lübeck**

Die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck eröffnet Möglichkeiten für eine notwendig bessere Verkehrsbedienung auf diesem Abschnitt. Die Planungen hierfür sind aufgenommen. Hamburg erwartet, dass die Investitionskosten von DB AG/Bund getragen werden, insbesondere wegen des steigenden Containerverkehrs.

Für einen Ausbau der internationalen Strecke Hamburg-Kopenhagen im Zuge des Ausbaus der Vogelfluglinie hat der Bund in seinem Verkehrswegeplan den Nachweis einer positiven Bilanz gefordert. Die Aufträge hierzu an ein internationales Konsortium sind erteilt. Erste Ergebnisse zu verkehrlichen Varianten von Schiene-/Straßen-Querungen sowie für ein verbessertes Fährschiffs-Konzept liegen vor. Eine Wertung durch die Regierungen der beteiligten Länder steht noch aus. Eine Realisierung der neuen Fehmarn-Belt-Querung ist bis zum Zeithorizont der Verkehrsentwicklungsplanung allerdings ungewiss. Von den Ergebnissen dieser Untersuchung ist letztlich auch die Einrichtung einer Gleichstrom-S-Bahn nach Ahrensburg abhängig. Für den Fall, dass sich die Realisierung einer Fehmarn-Belt-Querung auf absehbare Zeit nicht abzeichnet, muss geprüft werden, inwieweit die Gleichstrom-S-Bahn nach Ahrensburg realisiert werden kann.

### **Hamburg – Hannover**

Die Ausbaustrecke/Neubaustrecke Hamburg/Bremen-Hannover (Y-Lösung) ist ebenfalls als vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Zur Zeit läuft das Raumordnungsverfahren. Hamburg setzt sich beim Bund für eine zügige Realisierung ein. Derzeit ist eine Realisierung bis zum Zeithorizont der Verkehrsentwicklungsplanung noch nicht gesichert.

### **4.1.2 Wasserstraßen**

---

Zur Stützung von Gütertransporten auf dem Wasser mit Binnen-, Küsten- und Seeschiffen und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Hamburger Hafens werden die Bundeswasserstraßen entsprechend dem sogenannten „Überhang“ und dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans ausgebaut. Der Ausbau der Außenelbe ist inzwischen ebenso wie die Anpassung der Fahrinne der Unter- und Außenelbe abgeschlos-



Abb. 4-3

Kartengrundlage: Bundesverkehrswegeplan 1992

sen. Strombaumaßnahmen zwischen der Tschechischen Republik und Geesthacht sowie der Ausbau des Mittellandkanals/Elbe-Havel-Kanals mit dem Wasserstraßenkreuz Magdeburg und von Berliner Wasserstraßen (Abbildung 4-3) sind in Planung bzw. in Ausführung. Die Binnenwasserstraßen werden unter Berücksichtigung der gemeinsamen Erklärung des BMVBW und von Umweltverbänden zur weiteren Entwicklung der Elbe und des Elbe-Seitenkanals vom 5. September 1996 so ausgebaut, dass moderne Motorgüterschiffe das Wasserstraßennetz befahren können. Nach Absichtserklärung des Bundes soll im Elbe-Seitenkanal eine zweite Schleuse Uelzen gebaut und die Verlängerung des Schiffshebewerkes Scharnebeck für Schubverbände mit 105 m Länge betrieben werden.

#### 4.1.3 Luftverkehr

Der Flughafen Hamburg ist ein zentraler Standortfaktor für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und der Region. Hier sind in erster Linie die

direkt oder indirekt vom Flughafen abhängigen Arbeitsplätze und die von ihm ausgehenden Impulse für die Wirtschaft der Metropolregion zu nennen. Ein Indiz hierfür ist die Entwicklung der Zahl der Fluggäste, des Frachtaufkommens und der Flugbewegungen. So hatte sich z. B. die Zahl der Fluggäste im Jahr 1999 mit rund 9,4 Mio. (ohne Transit) gegenüber 1980 mehr als verdoppelt. Nach derzeitigen Prognosen sind weltweit und in Europa weitere Steigerungen zu erwarten. Für Hamburg wird mit einem Passagieraufkommen von rund 13 Mio. Fluggästen gerechnet. Die „Leitlinien für die norddeutsche Luftverkehrspolitik“, die von der Wirtschafts- und Verkehrsministerkonferenz der norddeutschen Küstenländer beschlossen wurden, streben eine gleichmäßigere Auslastung der norddeutschen Flughäfen über marktkonforme Maßnahmen an. Trotz zunehmender Zahl von Flugbewegungen soll durch den Einsatz leiserer Flugzeuge die Lärmbelastung dauerhaft sinken. Dies soll durch eine Fluglärmkontingentierung erreicht werden, die den Fluglärm des Jahres 1997 als Obergrenze festschreibt.



Abb. 4-4

Flughafen Hamburg, Foto: Michael Penner

Aufgrund dieser steigenden Nachfrage plant der Flughafen Hamburg eine Anpassung seiner Kapazitäten an zukünftige Anforderungen (Abb. 4-4). Der Planfeststellungsbeschluss liegt vor. Im Kern geht es um die Erweiterung des Vorfeldes mit den Abstellpositionen für die Flugzeuge und seine Umnutzung für die gewerbliche Luftfahrt sowie die Errichtung einer neuen Lärmschutzhalle. Der erste Abschnitt der Vorfelderweiterung ist bereits fertiggestellt. Mit dem Bau der Lärmschutzhalle ist begonnen worden. Die Bestrebungen zur Minimierung der Umweltbelastungen umfassen dabei sowohl den Flug- als auch den Bodenlärm und die Auswirkungen des Zubringerverkehrs. Zu der umwelt- und stadtverträglichen Weiterentwicklung des Flughafens gehört daher auch die Einbindung in das Straßen- und Schienennetz. Die Einbindung in das Straßennetz wurde durch die Ortsumgehung Fuhlsbüttel mit Anbindung an die A 7 ent-

scheidend verbessert. Zur Verbesserung der ÖPNV-Bedienung des Flughafens, die derzeit mit Bussen und Taxen erfolgt, wird der Flughafen zusätzlich durch die Flughafen-S-Bahn angebinden werden. Das Bus – Angebot wurde ab März 1999 hochwertig verstärkt durch eine neue Zuführung Altona-Flughafen (Airport-Liner).

Eine Verlagerung des innerdeutschen Flugverkehrs soweit als möglich auf schienengebundene Verkehrsmittel wird durch Verbesserungen bei den konventionellen Schienenfernverbindungen unterstützt.

### 4.1.4 Verbesserung der Fernverbindungen – Straße

---

Es ist Ziel Hamburger Verkehrspolitik, neben dem innerstädtischen Verkehr auch den Fernverkehr für die Bevölkerung möglichst verträglich zu führen. Bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswege-



Abbildung 4-5

Südportal des Elbtunnels

planes wird der Ansatz unterstützt, ökonomische und ökologische Ziele in ein umfassendes Verkehrskonzept zu integrieren, das die Voraussetzungen für die Verlagerung möglichst großer Anteile auf die umweltverträglicheren Verkehrsträger schafft. Grundsätzlich gehen dabei Ausbau und betriebliche Optimierung vor Neubau; Netzergänzungen sind jedoch unverzichtbar. Die im Bedarfsplan des Bundes enthaltenen Maßnahmen werden daher nachdrücklich verfolgt.

- Bereits angelaufen ist die Maßnahme „4. Röhre des Elbtunnels“, die das Leistungsdefizit der Elbquerung im Verlaufe der A 7 beseitigen und zur Entlastung des Hamburger Stadtstraßennetzes beitragen wird.

Seit der Inbetriebnahme des Elbtunnels im Jahre 1975 stieg die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung an. Diese Entwicklung hat den Elbtunnel zu einem Engpass mit jährlich zunehmender Staubbildung werden lassen. Im

Jahre 1999 wurden rund 1.900 Staustunden/Jahr registriert.

Durch den Bau der vierten Röhre wird die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur der Metropolregion Hamburg an entscheidender Stelle gestärkt.

Darüber hinaus wird die nur in Nord-Süd-Richtung zu befahrende vierte Röhre zu einer erheblich besseren betrieblichen Verkehrsabwicklung beitragen u. a. durch Aufhebung des Gegenverkehrs in der heutigen Mittelröhre und Einrichtung einer differenzierten Höhenkontrolle im Zusammenhang mit der vierten Röhre. Durch diese Maßnahmen wird sich die Zahl der Staustunden im Tunnel vermindern, so dass im Elbtunnel zukünftig wieder eine flüssige Verkehrsabwicklung erfolgen wird (Abb. 4-5). Die Inbetriebnahme der vierten Elbtunnelröhre ist für 2002 vorgesehen.



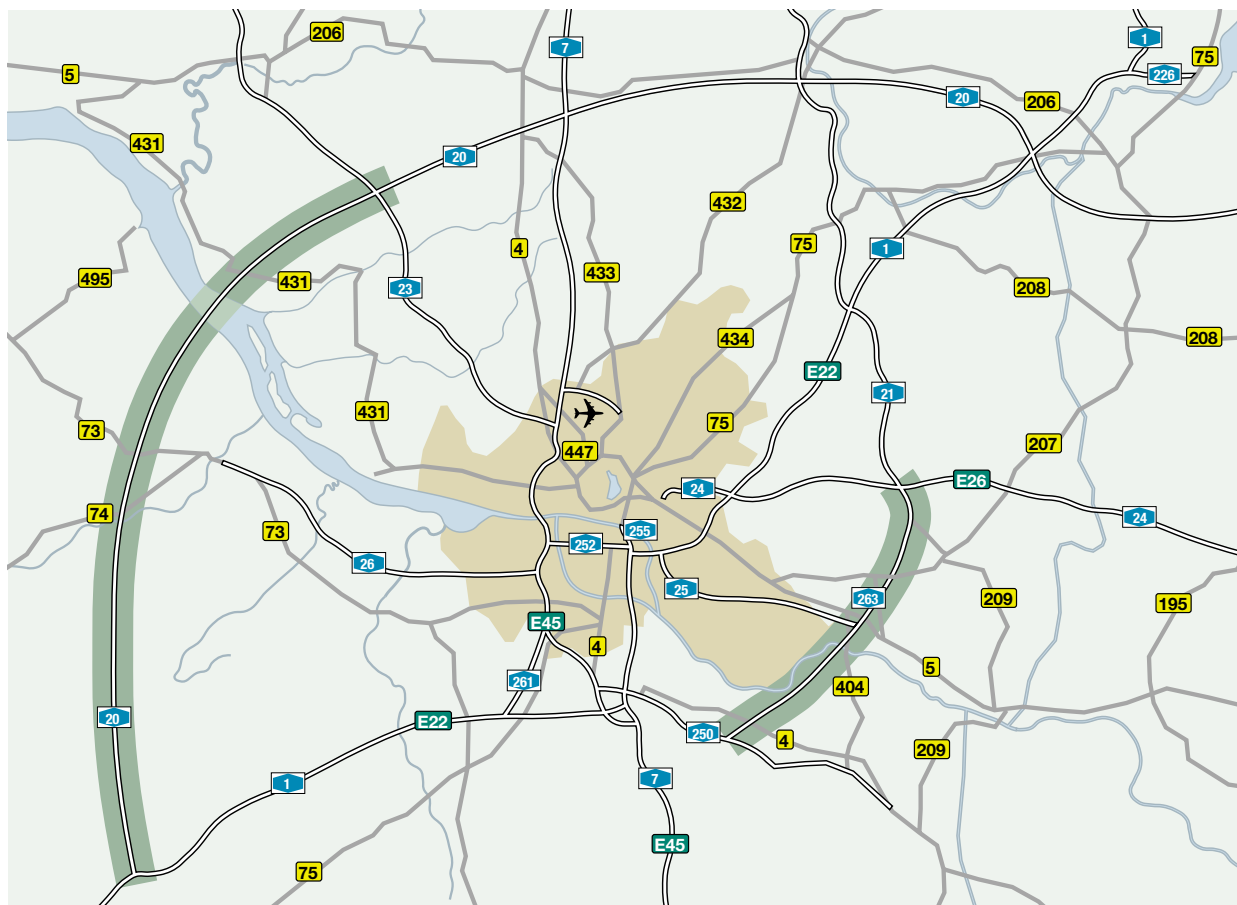


Abbildung 4-6

Kartengrundlage: Bundesverkehrswegeplan 1992

- Eine zusätzliche Elbquerung im Zuge der A 20 westlich Hamburgs zur Entlastung Hamburgs vom Fernverkehr ist als Teil der länderübergreifenden Maßnahme A 20 des vordringlichen Bedarfes im Bundesverkehrswegeplan ausgewiesen; vorbereitende Untersuchungen hierzu sind durchgeführt worden. In wieweit eine Entlastung vom Durchgangsverkehr auf Hamburger Gebiet verlaufender Bundesfernstraßen eintreten wird, hängt von der jeweiligen Trassenvariante ab. Je weiträumiger die Varianten Hamburg umfahren desto geringer ist die Entlastungswirkung.
- Eine für Hamburg vorteilhafte Ostumfahrung, die die Elbe etwa in Höhe Geesthacht kreuzt, ist in der nachrangigeren Kategorie „Weiterer Bedarf“ (Abb. 4-6) enthalten. Durch eine Ostumfahrung sind Entlastungswirkungen auf der A 1 zu erwarten, die nach der deutschen Vereinigung extrem hohe Verkehrszuwächse zu erfahren hatte. Ost- und Westumfahrung haben eigenständige Verkehrswerte und sind in ihren Auswirkungen voneinander unabhängig. Eine Realisierung der Ost- vor der Westumfahrung ist aus Hamburger Sicht wünschenswert. Hierfür ist der Abschluss laufender Untersuchungen und eine einvernehmliche Einschätzung mit den Nachbarländern sowie die Aufnahme in den prioritären Bereich des Bundesverkehrswegeplanes notwendig.

- Der im „vordringlichen Bedarf“ enthaltene Ausbau der B 404 zur A 21 bis zur A 24 bietet im Zusammenhang mit der A 20 eine großräumige Umfahrungsmöglichkeit für Hamburg im Norden und verknüpft die Autobahnen A 23 und A 7 im Nordwesten mit den Autobahnen A 1 und A 24 im Nordosten und Osten. Diese Maßnahmen bewirken eine Entlastung vor allem der A 1 im hamburgischen Bereich. Die Vorbereitung dieser Maßnahmen in Schleswig-Holstein ist eingeleitet.
- Die Verkehrsleistung auf den Hamburger Autobahnen ist im Gegensatz zum innerstädtischen Straßennetz in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen (Abb. 4-7). Dieser Trend wird sich fortsetzen. Um sich abzeichnenden Engpässen zu begegnen und weil der Kfz-Verkehr auf den Autobahnen in der Regel stadtvorfähiger als auf dem innerstädtischen Straßennetz abgewickelt werden kann,

sind im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans auch zusätzliche Fahrstreifen auf der A 7 zwischen Stellingen und Schnelsen-Nord sowie auf der A 1 zwischen Billstedt und Dreieck Süd-Ost enthalten. Insbesondere auf der A 1 zeigen sich deutliche Auswirkungen der deutschen Vereinigung: der Verkehr ist hier insbesondere beim Schwerverkehr mit weit überdurchschnittlichen Raten gestiegen. Vorbereitende Planungen für den Ausbau der A1 auf sechs Fahrstreifen laufen. Die Maßnahme ist im Investitionsprogramm des Bundes 1999 bis 2002 enthalten. Die Dringlichkeit der zusätzlichen Fahrstreifen auf der A 7 wird bei der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung überprüft.

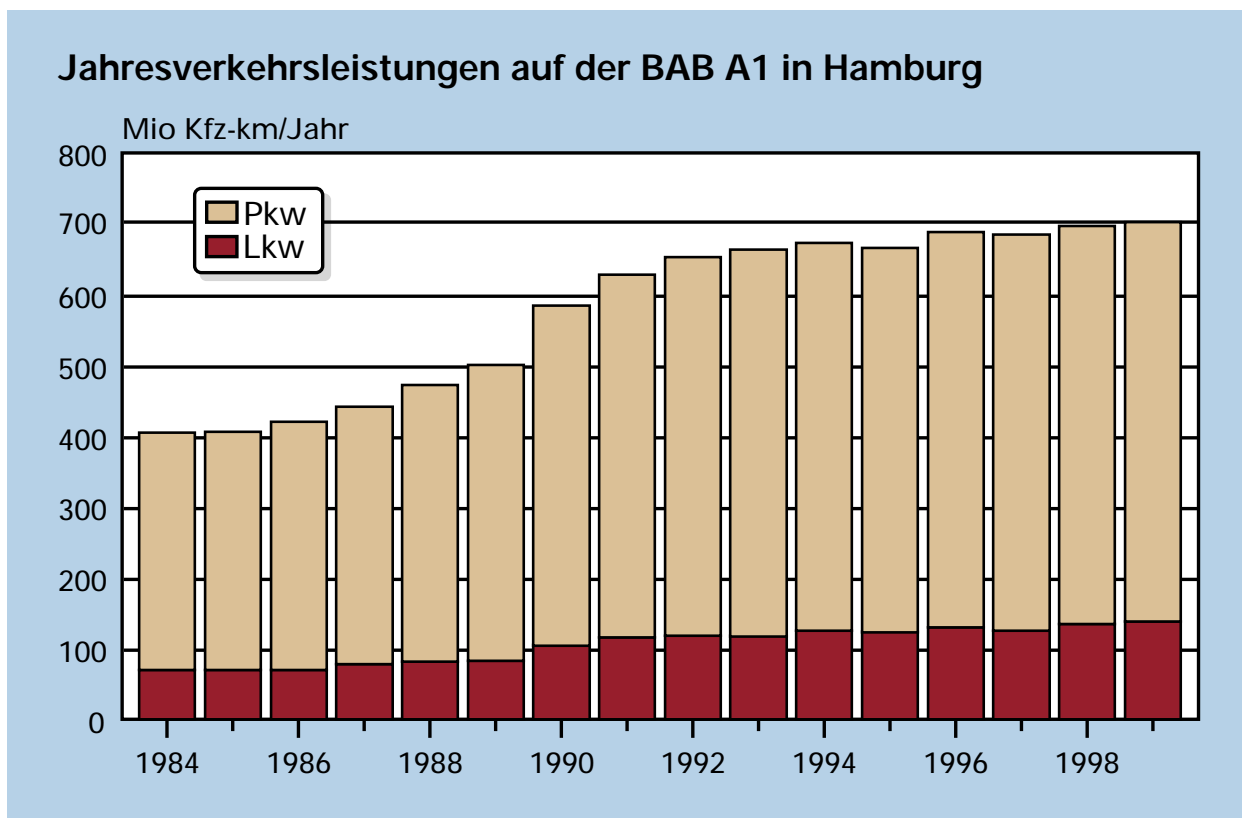


Abbildung 4-7



Abbildung 4-8

Kartengrundlage: Schleswig-Holstein – Verkehrsbrücke im Ostseeraum

- Die feste Straßenverbindung über den 18 km breiten Großen Belt, mit der die dänischen Inseln Seeland und Fünen miteinander verbunden werden, ist im Juni 1998 für den Kfz-Verkehr freigegeben worden. Die parallel geführte Schienenquerung ging bereits 1997 in Betrieb. Inzwischen ist auch die Öresund-Querung eröffnet worden (Juli 2000). Nennenswerte Auswirkungen auf das Straßenverkehrsaufkommen in der Hansestadt Hamburg werden durch diese festen Querungen nicht zu verzeichnen sein, da Verlagerungen von der Vogelfluglinie zur neuen landfesten Verbindung in nur moderatem Umfang erwartet werden.

Die Vogelfluglinie wird wegen ihrer direkten Linienführung zwischen Hamburg und Kopenhagen dauerhaft ihre Bedeutung behalten, da eine Fahrt von Kopenhagen nach Hamburg über die Große-Belt-Querung rund 140 km länger ist als eine Fahrt über die Vogelfluglinie (Abb. 4-8).

### 4.1.5 Ordnungs- und preispolitische Maßnahmen auf Bundesebene

Maßnahmen der Ordnungs- und Preispolitik des Bundes bzw. der EU werden eine generelle Hinlenkung von Straßenverkehren auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel bewirken. Hierzu sind

auf Bundes-/EU-Ebene Veränderungen absehbar. Hamburg muss die Entwicklungsabschätzung in die Szenarienbetrachtung einbeziehen, um belastbare Aussagen über den Verkehr zum Prognosezeitpunkt 2010 erarbeiten zu können.

Es wird eine schrittweise Erhöhung der Kraftstoffkosten gegenüber 1990 um 100 % erwartet. Unter Einbeziehung der Mineralölsteuererhöhung von 1994 (Benzin 0,16 DM/ Diesel 0,07 DM) sind unter der vorherigen Bundesregierung hiervon bereits ca. 20 % eingetreten (Abb. 4-9). Hinzuzurechnen sind die danach eingetretenen Preissteigerungen.

- In den europäischen Nachbarländern liegen die Kraftstoffpreise zum Teil erheblich höher als in Deutschland: so in Frankreich, Italien, Niederlande, Belgien. Die Debatte um Kraftstoffkosten hat sich von der politischen Grundsatzdiskussion in die Fachgremien der EU verlagert. Mineralölsteuererhöhungen werden

dort u. a. als eine Maßnahme zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauches und damit der CO<sub>2</sub>-Emissionen angesehen.

- Die im Betrachtungszeitraum erwartete Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs der Pkw um rund 30 % mindert die Auswirkung dieser Erhöhung der Kraftstoffkosten, so dass – ausgehend von der heutigen bestehenden Kostenbelastung – künftig real noch eine Kostenzunahme um rund 50 % zu erwarten sein wird.
- Eine weitergehende Hinlenkung des Straßengüterverkehrs zur Schiene bzw. zum Binnenschiff könnte durch Einführung von Road-pricing für Lkw auf Bundesautobahnen außerhalb der Verdichtungsräume erreicht werden. Nach Auswertung von Versuchen zur praktischen Durchführung besteht die Absicht des Bundes, die Schwerverkehrsabgabe ab 2002 durch Road-pricing für Lkw auf Bundesautobahnen zu ersetzen.

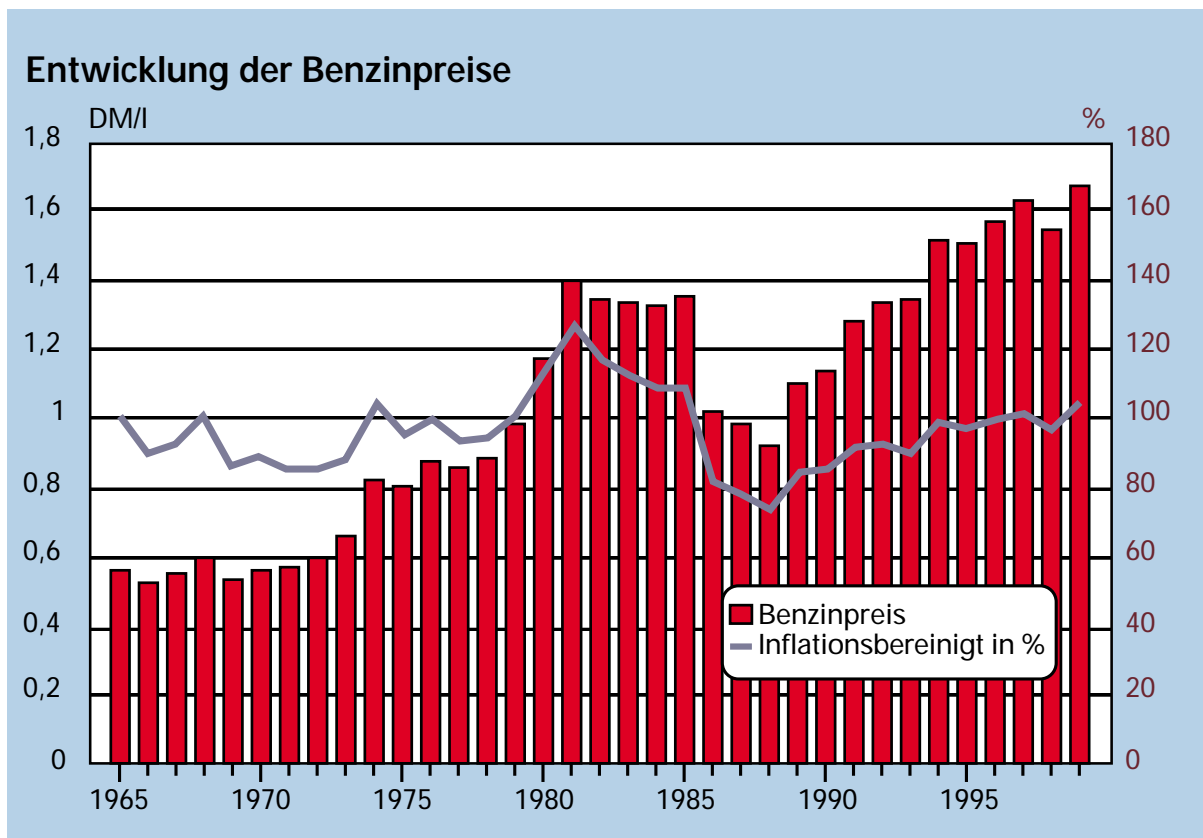


Abbildung 4-9



- Das Hinwirken auf eine Verbrauchsminderung in der Kfz-Flotte ist eine der Voraussetzungen für eine verbesserte Umweltverträglichkeit des Straßenverkehrs. Verbrauchsminderungen von 30 % bei der künftigen Pkw-Flotte und um 15 % bei Lkw bis zum Zeithorizont der Verkehrsentwicklungsplanung sind nicht unrealistisch. Die Absenkung des Kraftstoffverbrauchs bis zum Jahr 2010 auf rd. 7l/100km bei der künftigen Pkw-Flotte wird auch bei der Shell Studie vom September 1999 ähnlich eingeschätzt. Neben dem dann nahezu durchgängig vorhandenen Katalysator und den Maßnahmen zur Verlagerung der Verkehre auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wird dies zu deutlich geringeren Emissionen im Straßenverkehr führen. In diesem Sinne sollte nach dem Handlungskonzept auch die Kraftfahrzeugsteuer für Pkw künftig emissionsabhängig progressiv gestaltet werden, um einen Anreiz zur Nutzung emissionsgünstigerer Fahrzeuge zu geben. Das Gesetz zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen (Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997) ist am 1.7.1997 in Kraft getreten.

### 4.2 Verkehrsverflechtungen in der Region

---

In der Region Hamburg zeigt sich deutlich die gegenseitige Abhängigkeit von Siedlungsentwicklung und Verkehr. Seit vielen Jahrzehnten arbeitet Hamburg gemeinsam mit den Nachbarländern Schleswig-Holstein und Niedersachsen wirksam daran, die verkehrsvermindernde und einen attraktiven ÖPNV ermöglichende Siedlungsstruktur

des Achsenkonzeptes, verbunden mit dem Dichtemodell und dem System der zentralen Orte, zu stärken (Abb. 4-10).

Die Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg bezieht die Ergebnisse dieser gemeinsamen Arbeit ein, insbesondere gemeinsam entwickelte Ordnungsvorstellungen zur Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung sowie zur Flächennutzung im Umland. Sie berücksichtigt die Verkehrsverflechtungen über die Landesgrenze hinweg und die auf verschiedenen Planungsebenen erarbeiteten Zielsetzungen für die Verkehrsentwicklung im Umland.

Um ihre Zusammenarbeit in der Metropolregion zu verstärken und auf eine neue langfristige Grundlage zu stellen, haben die Landesregierungen von Schleswig-Holstein und Niedersachsen und der Hamburger Senat ein länderübergreifendes Regionales Entwicklungskonzept erarbeitet. Die Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg und das Regionale Entwicklungskonzept sind eng miteinander verbunden und aufeinander abgestimmt.

Für die auch künftig noch zunehmenden Verkehrsverflechtungen Hamburgs mit dem Umland kommt neben den Schienenverkehrsmitteln des ÖPNV mit hoher Leistungsfähigkeit und hoher Reisegeschwindigkeit der verbesserten Verknüpfung mit den Zubringerverkehrsmitteln Bus, Pkw (in der Fläche) und Fahrrad eine besondere Bedeutung zu. Grundlage sind hierbei bereits vorhandene nach dem Achsenkonzept ausgerichtete Infrastrukturen, die bedarfsgerecht ergänzt und betrieblich verbessert werden müssen. Organisation und Finanzierung des länderübergreifenden ÖPNV sind Gegenstand vielfältiger Abstimmungen zwischen Hamburg und seinen Nachbarn. Ziel dieser Abstimmungen ist, die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ohne Rücksicht auf Länder- und Kreisgrenzen so kundenorientiert wie möglich zu gestalten.

Neben den Schienenstrecken als Rückgrat der Siedlungsachsen gehört ein ausreichend leistungsfähiges Straßennetz zu den Voraussetzun-

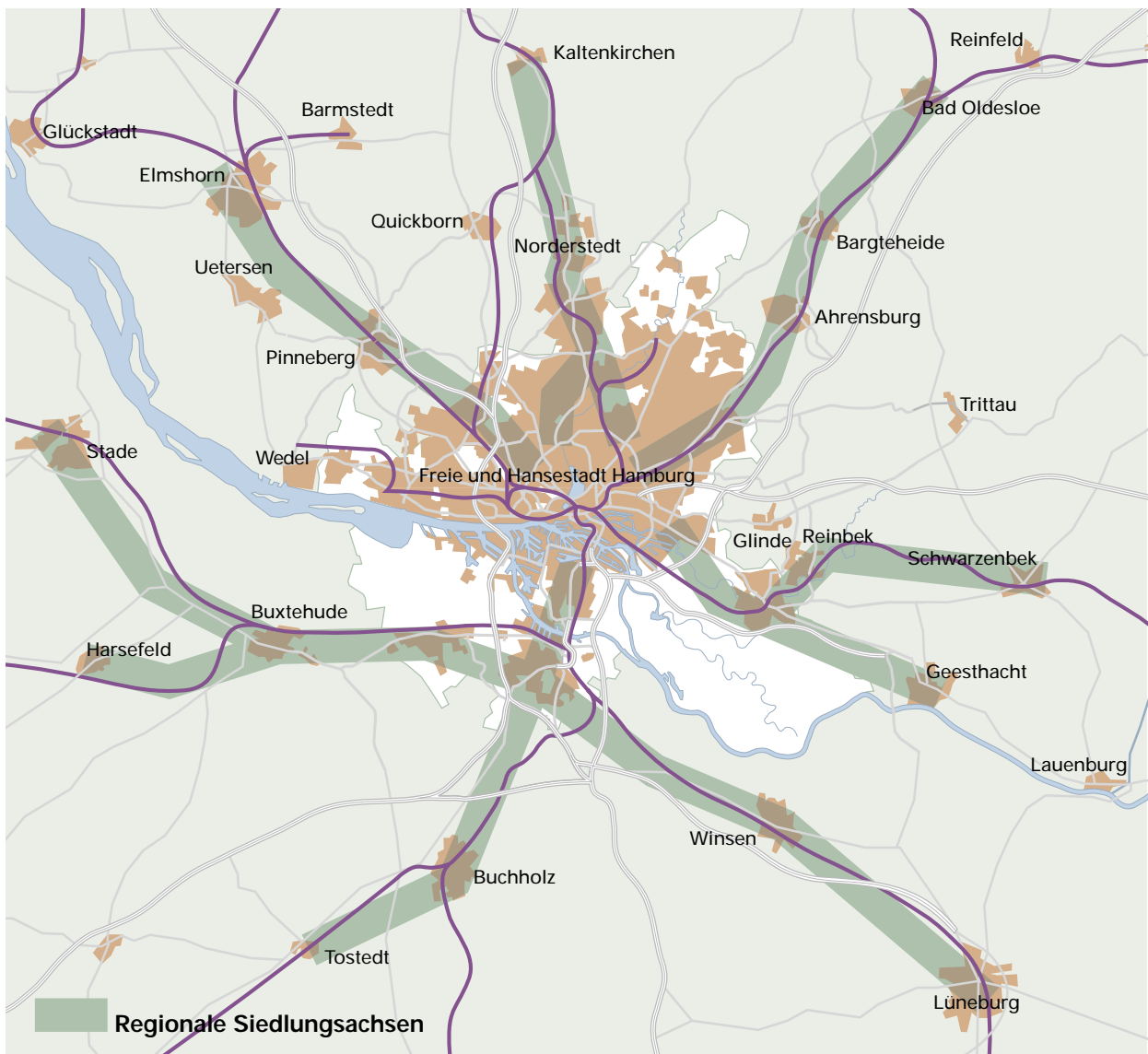


Abbildung 4-10

gen für die Abwicklung des regionalen Personen- und Güterverkehrs. Straße und Schiene müssen einander sinnvoll ergänzen, um die Erreichbarkeit von Arbeitsstätten, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen in Stadt und Umland gleichermaßen zu sichern.

Die enge Abstimmung bei bilateralen und trilateralen Verkehrsprojekten wird auch künftig die Zusammenarbeit zwischen Hamburg und seinen Nachbarn kennzeichnen.

#### 4.2.1 Neuorganisation des ÖPNV in der Region

Nach dem im Zuge der Bahnstrukturreform verabschiedeten Regionalisierungsgesetz ist zum 1. 1. 1996 die Verantwortung für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV zusammengeführt worden. Neu geschaffen wurde die Funktion des Aufgabenträgers für den ÖPNV.

- In Schleswig-Holstein ist das Land Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr. Der übrige ÖPNV wurde den Kreisen, kreisfreien Städten oder deren Zweckverbänden übertragen.

## 4. Handlungskonzept



Abb. 4-11

HVV-Verbundraum (Grafik: HVV)

Die Gestaltung des Verkehrsnetzes wird grundsätzlich auf die Verkehrsachsen der Schiene ausgerichtet. Dabei sollen die Verknüpfungen mit den Buslinien möglichst schon in den Außenbezirken hergestellt werden.

Zur Umsetzung dieser Ziele haben die Partner den Hamburger Verkehrsverbund in der Rechtsform einer GmbH, die HVV GmbH, gegründet. Dieser Verbund der Aufgabenträger hat die wesentlichen Aufgaben des bisherigen Verbundes der Verkehrsunternehmen übernommen.

- In Niedersachsen übernimmt das Land zunächst die Aufgabe für den Schienenverkehr; im übrigen sind die Landkreise und die kreisfreien Städte für den ÖPNV zuständig.
- In Hamburg gibt es keine Trennung zwischen staatlichen und kommunalen Aufgaben, so dass hier der Senat mit seiner zuständigen Fachbehörde tätig wird.

Die Länder und Kreise streben im Verbundraum ein wirtschaftlich vertretbares, kundenorientiertes, integriertes, ökologisch orientiertes ÖPNV-Leistungsangebot an. Zu diesem Zweck wird der einheitliche Fahrplan, Fahrausweis und Tarif weiterentwickelt.

Eine Ausweitung des HVV – Bedienungsraumes (Abb. 4-11) wird grundsätzlich angestrebt und zur Zeit im Hinblick auf die zu erwartenden verkehrlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen untersucht. Als Finanzierungsgrundsatz gilt, dass jede Gebietskörperschaft die finanzielle Verantwortung für den von ihr auf ihrem Gebiet gewünschten ÖPNV trägt. Entsprechend ist jede Leistungsausweitung zu finanzieren.

### 4.2.2 Betriebliche Verbesserungen im ÖPNV in der Region

Das heutige Angebot im Regionalverkehr auf der Schiene ist insgesamt leistungsstark, wie Abbildung 4-12 für die Morgenspitze zeigt. Dieses Angebot kann bei Vorliegen ausreichender Leistungsfähigkeit auf den Zulaufstrecken zum Ham-

burger Hauptbahnhof durch eine Reihe von Maßnahmen weiter verbessert werden, z. B. durch Angebote mit Sammelfunktion im Umland und Anbindung an die zentralen Haltestellen in Hamburg. Solche Angebote könnten z. B. in den Siedlungsachsen bis nach Itzehoe, Neumünster, Büchen und Stade eingerichtet werden. Eine weitere Steigerung der Attraktivität dieser Verbindungen kann durch ein schrittweises Vorgehen z. B. mit der Einführung von Übergangstarifen, einer besseren Vertaktung, einer Verbesserung der Anschlusssicherung und dem Einsatz von modernem Wagenmaterial erfolgen. Hierdurch würden äußerst at-

traktive und in der Regel zeitgünstigere Verbindungen als auf der Straße geboten. Mit den Nachbarländern und den Verkehrsunternehmen sind hierüber noch weitere Gespräche erforderlich. Zum Beispiel werden für eine Durchfahrt der AKN zum Hauptbahnhof zur Zeit die technischen Voraussetzungen an den Fahrzeugen entwickelt.

Fernfahrkarten der Deutschen Bahn AG und Flugtickets mit Ziel oder Start in Hamburg sollen mittelfristig generell auch als HVV – Fahrausweise gelten, um Nutzer der Fernverkehre am Zielort verstärkt auf den ÖPNV zu lenken. Diese Maßnahme ist bereits zum Teil umgesetzt.

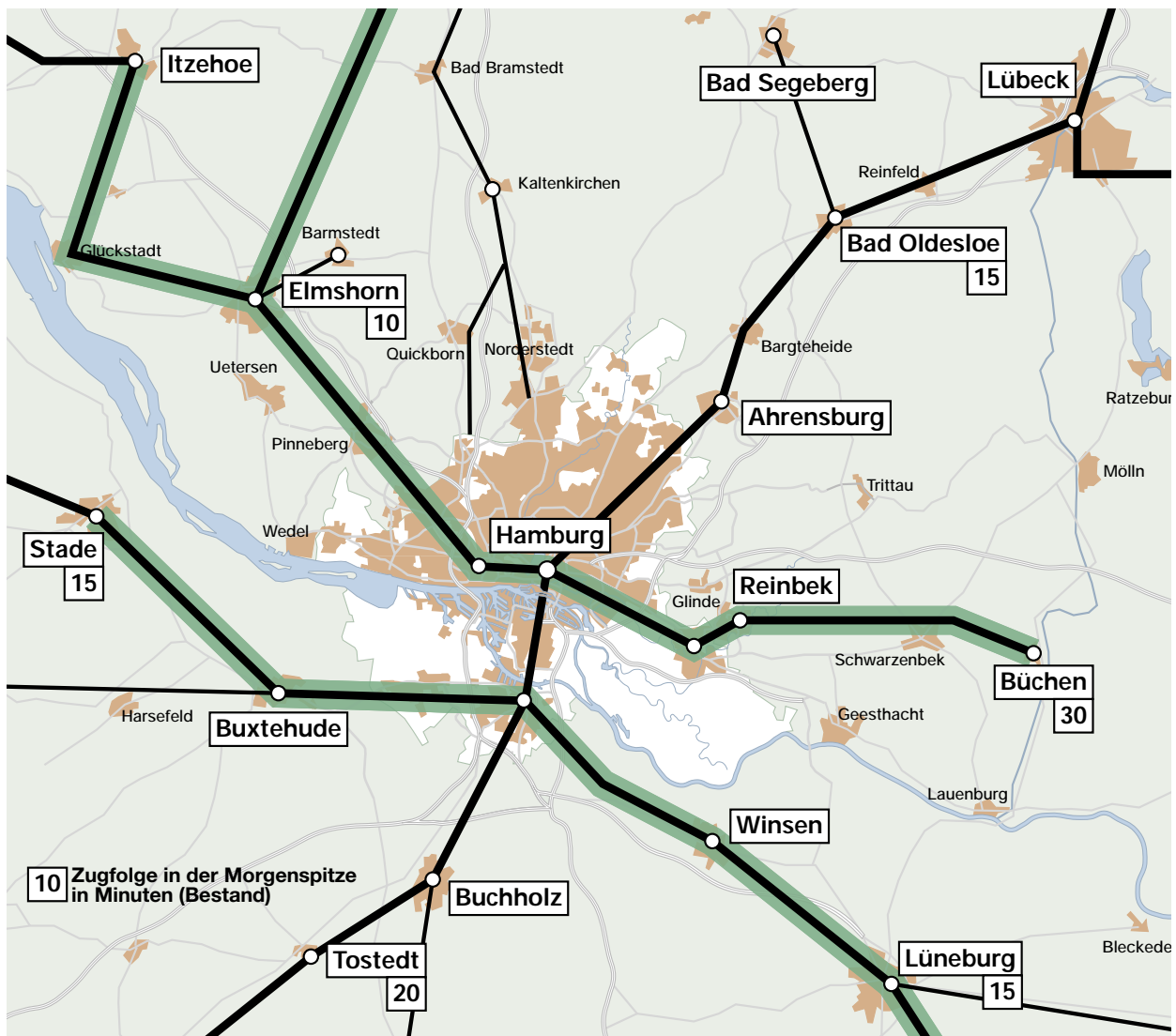


Abbildung 4-12



## 4. Handlungskonzept

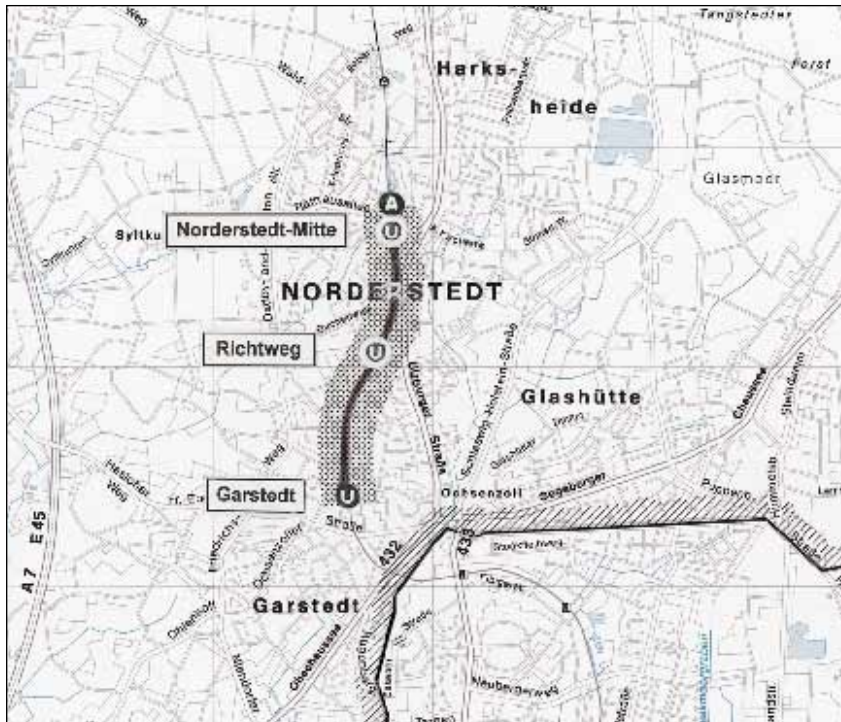


Abbildung 4-13

das Hamburger Schnellbahnnetz angebunden. In Norderstedt entstanden die zwei neuen U-Bahn-Haltestellen „Richtweg“ und „Norderstedt-Mitte“ mit attraktiven Umsteigebedingungen in Norderstedt-Mitte zu den Bussen und zur weiterführenden AKN-Linie A2 mit modernisierten Haltestellen.

Die Verlängerung der U 1 bis Norderstedt-Mitte wurde im Herbst 1996 in Betrieb genommen. Hamburg hat sich über den gemeinsamen Förderfonds mit Schleswig-Holstein an den Baukosten beteiligt.

### 4.2.3 Ausbaumaßnahmen für den ÖPNV in der Region

#### Verlängerung der U1 bis Norderstedt-Mitte

Durch die Verlängerung der U1 bis Norderstedt-Mitte (Abb. 4-13) und den zweigleisigen Ausbau der AKN-Linie A2 bis Ulzburg-Süd werden Norderstedt und die Achse nach Kaltenkirchen besser an

#### Verlängerung der S-Bahn bis Buxtehude

Die Erschließung neuer Flächen für den Wohnungsbau im Einzugsbereich der Bahnstrecke Hamburg-Buxtehude hat zu einem deutlichen Anstieg der Einwohnerzahlen geführt. Zur umweltverträglichen Abwicklung dieses Verkehrs ist es zweckmäßig, die S-Bahn nach Westen über Neu-Graben hinaus zu verlängern (Abb. 4-14). Dabei

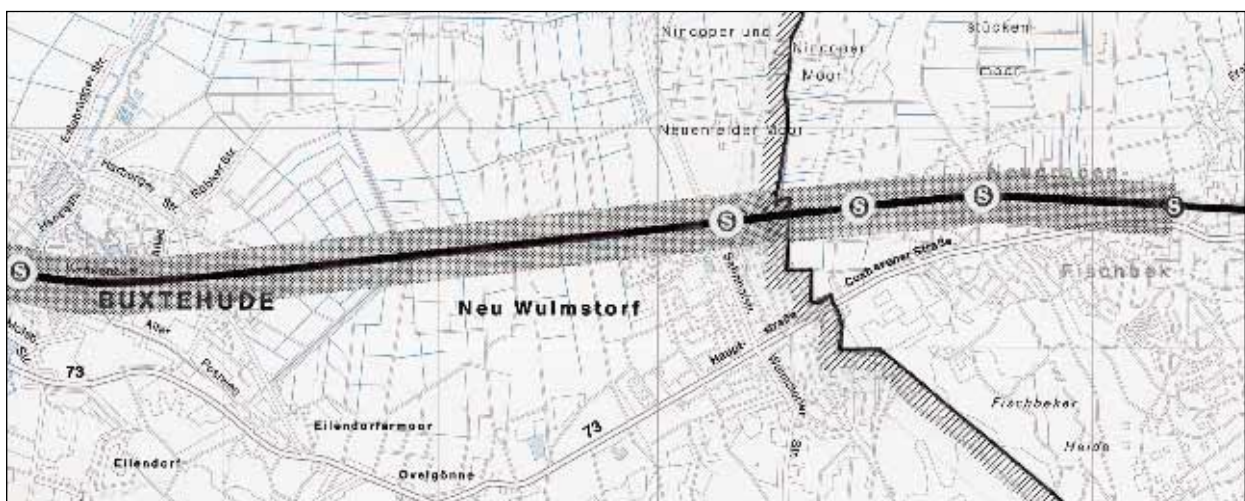


Abbildung 4-14

sind auf Hamburger Gebiet in Abhängigkeit von der Konkretisierung der weiteren Siedlungsentwicklung zwischen Neugraben und der Landesgrenze zusätzliche Haltepunkte in Fischbek und Sandbek möglich.

Eine Angebotsverbesserung durch eine City-Bahn-Anbindung von Neugraben nach Buxtehude ist der Überlegung einer S-Bahn-Erweiterung für diesen Streckenabschnitt gewichen. Eine Begutachtung läuft für die Klärung des Einsatzes von Zweistromfahrzeugen für die Verbesserung der ÖPNV-Bedienung der Achse nach Buxtehude/Stade, in der auch die Auswirkungen auf die Hamburger Gleichstrom S-Bahn erfasst werden.

#### **Ausbau der AKN zwischen Ulzburg-Süd und Kaltenkirchen**

Die AKN bildet die Stütze des öffentlichen Personennahverkehrs im Bereich der Entwicklungsachse Hamburg-Kaltenkirchen. Durch die Bevölkerungsentwicklung ist das Fahrgastaufkommen der AKN zwischen Kaltenkirchen und Hamburg kontinuierlich gewachsen. Die heutige Strecke führt aufgrund der Einleisigkeit vieler Streckenabschnitte zu einer Übertragung von Folgeverspätungen auf den Gegenzug. Zur Verbesserung der Situation ist ein zweigleisiger Ausbau der AKN-Strecke zwischen Ulzburg-Süd und Kaltenkirchen-Süd (Abb. 4-15) auf etwa 6 km Länge mit neuer Station in Ulzburg (Mitte) sowie einem neuen AKN-Zentralstellwerk im Bau.

Die neue Strecke vermeidet Behinderungen für alle Verkehrsteilnehmerinnen/ Verkehrsteilnehmer. Da die Strecke in ihrer Trassenführung verlegt und in Troglage geführt wird, können sieben Bahnübergänge aufgehoben werden. Allein zwei Bahnübergänge liegen südlich des Ulzburger Zentrums im Zuge der dicht befahrenen Bundesstraße 433, auf der sich – nicht zuletzt wegen oft geschlossener Schranken – der Verkehr zu Spitzenzeiten regelmäßig staut.

Im Rahmen dieses Projektes entsteht auch ein neues Stellwerk mit elektronischer Technik. Die

neue Anlage mit der Betriebsleitzentrale der Bahn wird an der Station Ulzburg (Mitte) gebaut.

Nach Fertigstellung des neuen Streckenabschnitts entfällt in Ulzburg-Süd künftig das Umsteigen für Fahrgäste mit Fahrtwünschen zwischen Kaltenkirchen und Norderstedt. Die Linie A2 (bisher zwischen Norderstedt-Mitte und Ulzburg-Süd) wird dann bis Kaltenkirchen verlängert. Kaltenkirchen wird bisher nur von der Linie A1 angefahren. Damit bekommen die Verbindungen Kaltenkirchen – Norderstedt-Mitte und Kaltenkirchen



Abbildung 4-15

– Hamburg-Eidelstedt insgesamt großstädtischen Schnellbahnstandard. Mit der neuen Strecke wird die AKN die Fahrplanwünsche ihrer Kunden wesentlich besser erfüllen. Mit der Fertigstellung wird im Jahre 2000 gerechnet.

Der Ausbau der AKN auf Hamburger Gebiet ist unter Ziffer 4.3.1 dargestellt.

## 4. Handlungskonzept

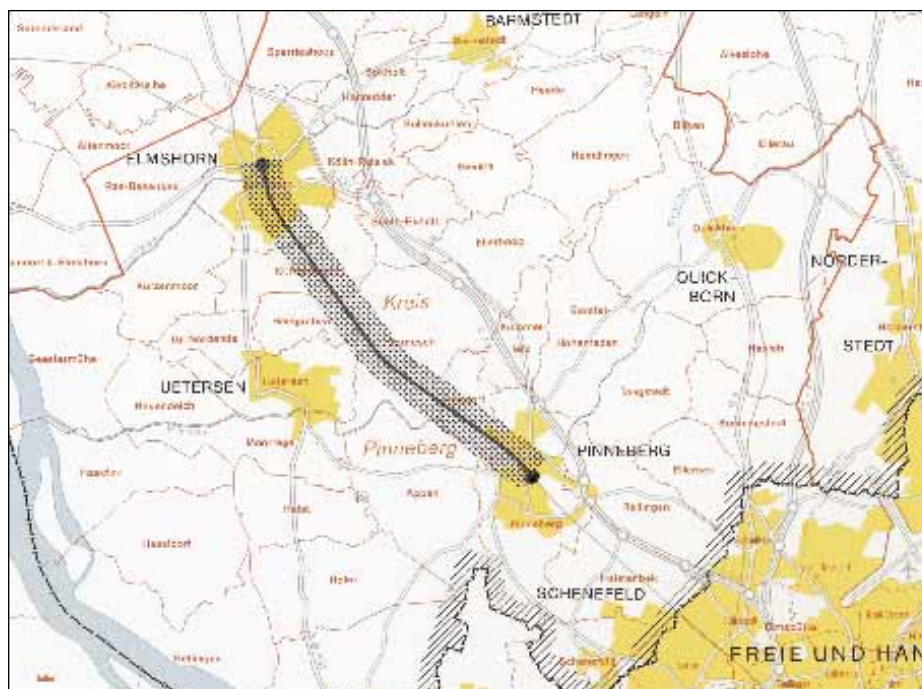


Abbildung 4-16

### Ausbaustrecke Pinneberg-Elmshorn

Auch nach Abschluss der Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Neumünster-Kiel/Flensburg bestehen auf der Strecke zwischen Pinneberg und Elmshorn erhebliche Kapazitäts-Engpässe, die auch Verbesserungen des Regionalverkehrs behindern. Der Abschnitt Pinneberg-Elmshorn ist daher in der Bundesverkehrswegeplanung als Ausbaustrecke im vordringlichen Bedarf enthalten (Abb. 4-16). Für die erforderliche Engpassbeseitigung werden derzeit Varianten (Verlängerung der Gleichstrom-S-Bahn bis Elmshorn bzw. gemischter Betrieb auf einer dreigleisigen Strecke) diskutiert. Um den Ausbau ist Schleswig-Holstein gemeinsam mit Hamburg verstärkt bemüht. Unabhängig davon soll kurzfristig die Leistungsfähigkeit der Signaltechnik verbessert und ein weiteres Bahnsteiggleis im Bahnhof Elmshorn geschaffen werden. Dies dient auch einer Ertüchtigung der Strecke für den Güterverkehr, der nach der Eröffnung der festen Querungen über den Großen Belt und den Öre-Sund aus dem skandinavischen Raum künftig verstärkt über diese Strecke geführt wird.

Die Leistungsverbesserung dieser Strecke ist im Anti-Stau-Programm des BMVBW (2003 – 2007) unter „Zulaufstrecken Skandinavien-Verkehr“ enthalten.

### Drittes Gleis zwischen Stelle und Lüneburg

Der Abschnitt der Schienenstrecke Hamburg-Hannover ist bis an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit belastet, insbesondere im Abschnitt zwischen

Hamburg-Harburg und Lüneburg. Hierunter leidet speziell der Nahverkehr. In der Bundesverkehrswegeplanung sind Verbesserungen durch Ausrüstung dieser Strecke mit modernster Leit- und Signaltechnologie enthalten (CIR/ELKE- oder aktualisiertes Folgeprogramm). Aus Sicht der Region ist es darüber hinaus erforderlich, die Leistungsfähigkeit der Strecke durch Bau eines dritten Gleises zwischen Stelle und Lüneburg zu erhöhen. In

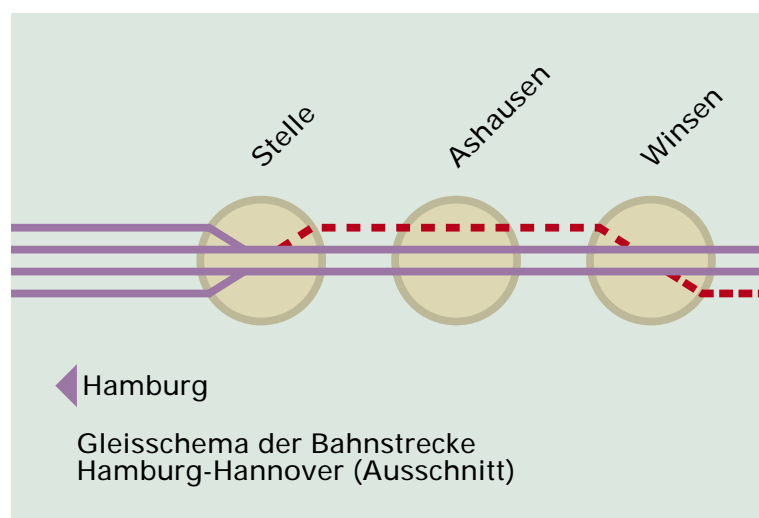


Abbildung 4-17





Abbildung 4-18

einem eisenbahntechnischen Gutachten wird ein Ausbau nach dem Prinzip der wechselseitigen Dreigleisigkeit vorgeschlagen (Abb. 4-17). Dabei fädeln Nahverkehrszüge ungefähr in der Mitte des

Streckenabschnittes im Bahnhof Winsen jeweils nach rechts in ein drittes Gleis in Außenlage aus, so dass Überholungen durch schnelle Fernverkehrszüge ohne Behinderung des Nahverkehrs erfolgen können. Hamburg setzt sich für eine baldige Umsetzung dieser Maßnahmen ein.

Im Anti-Stau-Programm des BMVBW (2003 – 2007) ist hierfür ein Ansatz von 360 Mio. DM enthalten.

**Park+Ride, Bike+Ride**

P+R-Anlagen (Abb. 4-18 und Abb. 4-19) sollen in erster Linie in der äußeren Stadt und im Umland gebaut werden, weil die dort vorhandenen dispersen Siedlungsstrukturen einen finanzierbaren ÖPNV als Zubringer zu Schnellbahnhaltestellen bzw. Haltepunkten des Regionalverkehrs teilweise erschweren. Für das Jahr 2010 wird eine Zielzahl von 22.500 P+R-Stellplätzen angestrebt. In Ham-

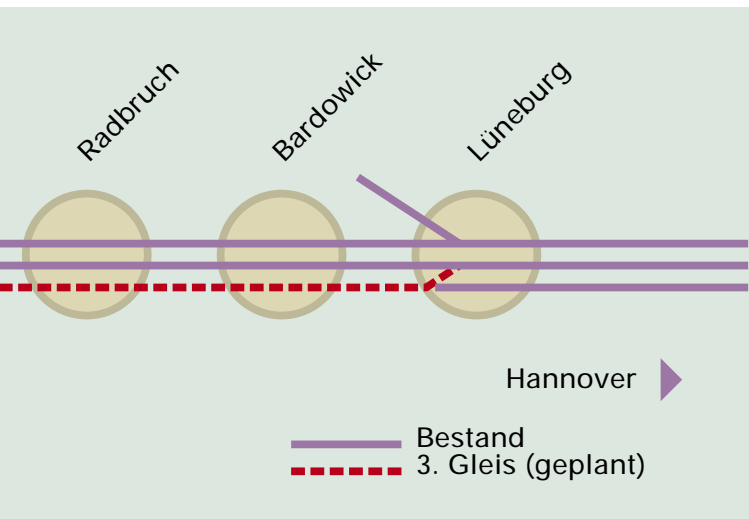






Abbildung 4-19

P+R-Anlage Neugraben

burg bedeutet dies gegenüber 1990 eine Erhöhung um rund 2.000 Stellplätze, von denen heute bereits rd. 45 % realisiert sind. Im Umland wird gegenüber 1990 eine Zunahme um rund 4.500 P+R-Plätze angestrebt. Die Nutzung des Fahrrades als Zubringer für den ÖPNV wird durch die Fortführung des B+R-Programms mit dem Bau von weiteren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Bahnhöfen auch zukünftig zielgerichtet gefördert werden. Für das Jahr 2010 wird eine Zielzahl von 25.000 B+R-Stellplätzen angestrebt. P+R- und B+R-Anlagen werden im Umland durch Zuschüsse aus den Förderfonds der gemeinsamen Landesplanung mit Schleswig-Holstein bzw. mit Niedersachsen gefördert.

An den Bahnhöfen der zentralen Orte entlang der regionalen Schienenachsen soll die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn so gestaltet werden, dass die Fahrgäste die Unterbrechung der Fahrt

und das Umsteigen so wenig beschwerlich wie möglich empfinden. Hamburg unterstützt gemeinsam mit den Nachbarländern die Verbesserung der Umsteigebedingungen durch Zuschüsse aus den entsprechenden Förderfonds der gemeinsamen Landesplanung, z. B. an den Bahnhöfen Norderstedt (Abb. 4-20), Bad Oldesloe, Stade, Winsen und Lüneburg.

#### 4.2.4 Maßnahmen für das Straßennetz in der Region

Zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur im Unterelberaum ist die A 26 im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen (Abb. 4-21). Neben einer Reduzierung der hohen Unfallzahlen und Stautunden auf der B 73 im niedersächsischen Bereich ist eine Verbesserung der derzeit unzureichenden Verbindungsqualität und der Erreichbarkeiten im Unterelberaum Ziel dieser Maßnahme. Niedersachsen hat für ein erstes Teilstück (Stade-Hornburg) ei-



Abbildung 4-20

Bahnhof Norderstedt

nen Planfeststellungsbeschluss vorliegen. Die Finanzierungslücke bei den Maßnahmen zum Ausbau des Bundesfernstraßennetzes hat dazu geführt, dass eine Finanzierung der A 26 in Niedersachsen auf ganzer Strecke nicht klar ist.

Hamburg wird seinen Beitrag an einer integrierten Gesamtplanung für den Bau der A 26 leisten, wenn die offenen Punkte – u. a. Finanzierung

durch den Bund – geklärt sind. Bei der Konkretisierung der Planung soll die Trasse nördlich der Grenze des Moorgürtels (nördliche Grenze: Moorwettern bis zur Straße Hinterdeich) verlaufen. Aufgrund der heute schon vorhandenen Defizite bei der Erreichbarkeit der DA in Finkenwerder und in Anbetracht der jüngsten Entscheidungen zum Projekt A3XX und für neue Arbeitsplätze hat der Se-

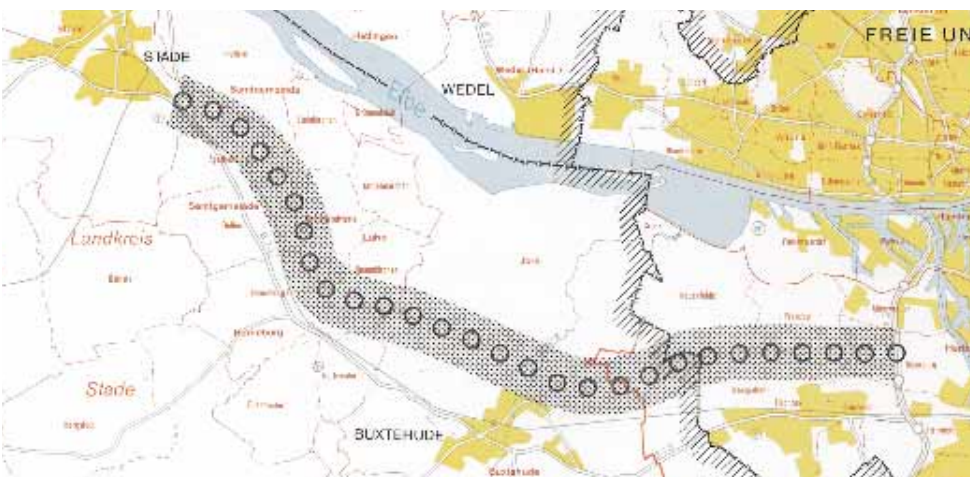


Abbildung 4-21



## 4. Handlungskonzept

nat sich für eine leistungsfähige Erschließung des DA-Werkes über eine Straße südlich der Alten Süderelbe entschieden.

Unter Umweltgesichtspunkten ist die Realisierung nur einer der beiden Trassen anzustreben. Dieser Aspekt wird nach Abschluss der Planungen zur DA-Trasse im Rahmen der endgültigen Entscheidung politisch zu bewerten sein.

Zur Entlastung schleswig-holsteinischer Siedlungsbereiche östlich Hamburgs zwischen den Bereichen Reinbek/Glinde und Ahrensburg ist von Schleswig-Holstein vorgesehen, die K 80 unter teilweiser Nutzung der Trasse der vorhandenen

schnitt auf einer Länge von ca. 250 m auf hamburgischem Gebiet verläuft. Hamburg hat sich mit der Linienführung einer südlichen Umgehung Barsbüttel im Zuge der K 29 einverstanden erklärt.

### 4.3 Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Hamburg

Hamburger Verkehrspolitik hat in ihrem eigenverantwortlich gestaltbaren Bereich immer noch Vorbildcharakter für viele deutsche Städte. Beispiele sind die Gründung des HVV als erstem großräumigem Verkehrsverbund und die frühzeitige Aufnahme des Schnellbahnbaus nach dem

Kriege bereits Mitte der fünfziger Jahre. Hierzu zählt auch die frühzeitige Festschreibung des Vorranges für den öffentlichen Personennahverkehr in den Leitlinien für den Nahverkehr sowie die systematische Entwicklung einer Konzeption für die Verkehrsberuhigung in Wohngebieten durch flächenhaft eingeführte Tempo-30-Zonen.

Diese Politik mit Prioritäten für umweltverträgliche Verkehrsmittel und der Bündelung von Straßenverkehr auf stadtverträgliche Verkehrswege, die angrenzende Nutzungen mög-

lichst wenig belasten, wird konsequent fortgeführt. Dabei gilt, dass der städtische Güter- und Wirtschaftsverkehr für die Lebensfähigkeit Hamburgs und die Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen unverzichtbar ist. Eine Sicherung der Arbeitsplätze ohne gesicherten Wirtschaftsverkehr ist nicht möglich. Alle Maßnahmen und Aktionen müssen berücksichtigen, dass Hamburg immer in Konkurrenz zu anderen Wirtschaftsräumen steht.



Abbildung 4-22

K 29 nach Norden zu verlängern und an die A 1 anzuschließen (Abb. 4-22).

Als Fortsetzung des Straßenzuges Rodigallee/Barsbüttler Straße durchquert die K 29 die Hamburger Nachbargemeinde Barsbüttel in West-Ost-Richtung und ist eine stark belastete Verbindungsstraße in Südstormarn. Von der Gemeinde Barsbüttel wird der Bau einer südlichen Umgehungsstraße betrieben, die im westlichen Ab-

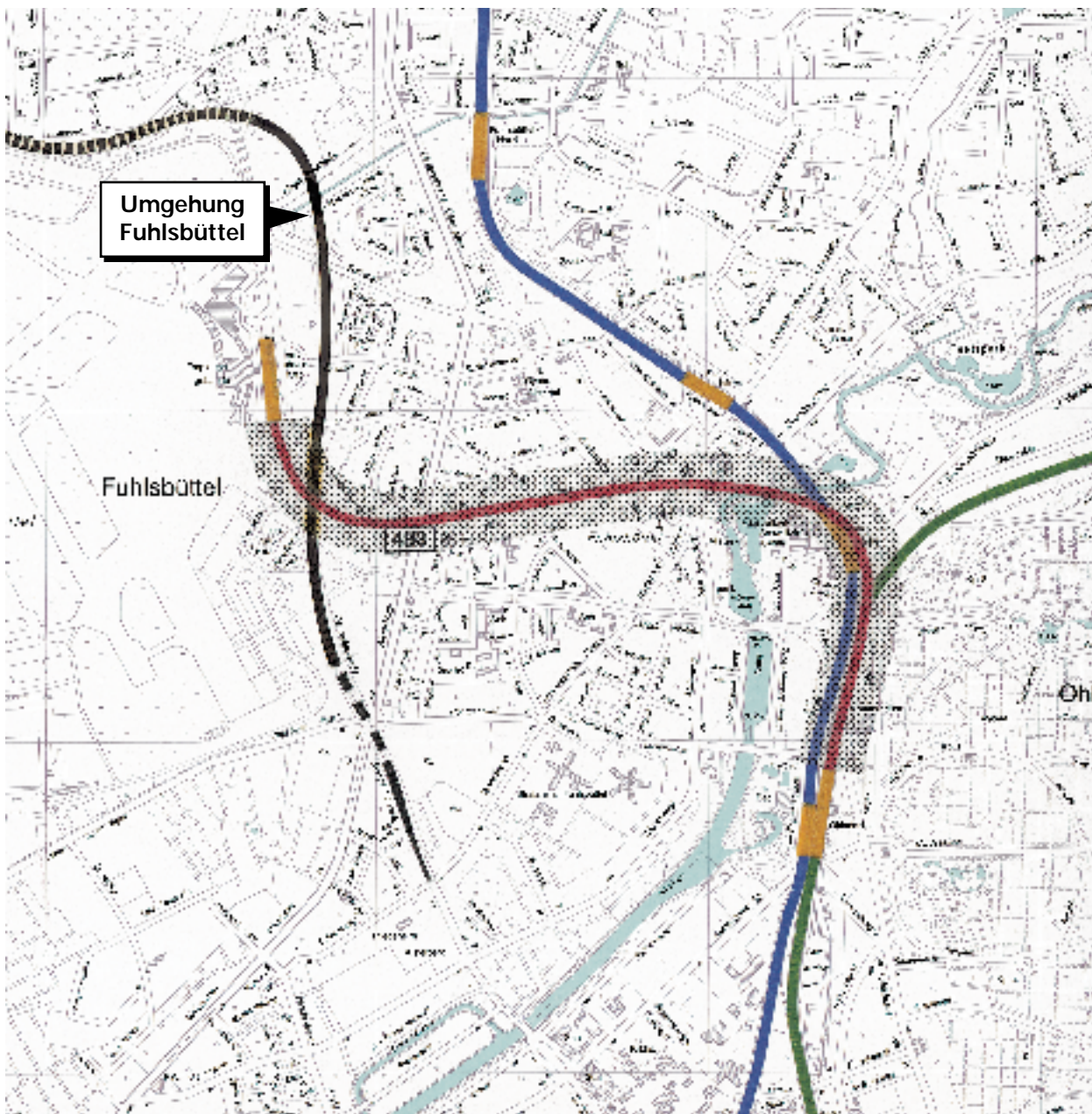


Abbildung 4-23

#### 4.3.1 Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs

Der Vorrang für den ÖPNV wird neben den organisatorischen und betrieblichen Maßnahmen auch durch wirkungsvolle Investitionen in die Infrastruktur umgesetzt.

##### Schienanbindung des Flughafens Hamburg

Der Flughafen Hamburg wird eine S-Bahn-Anbindung erhalten und so mit öffentlichen Verkehrs-

mitteln besser erreichbar sein. Dies entspricht seiner nationalen und internationalen Bedeutung. Schienenanbindungen sind bei vergleichbaren Flughäfen in der Regel vorhanden oder im Bau. Die vorhandene ÖPNV-Anbindung des Hamburger Flughafens (insbesondere HVV-Pendelbus zum U-/S-Bahnhof Ohlsdorf sowie „Airport-City-Bus“ und die neue Zuführung Altona-Flughafen „Airport-Liner“) sind Übergangslösungen.



## 4. Handlungskonzept

Für eine Schnellbahnanbindung des Flughafens liegt die Planung für eine vom S-Bahnhof Ohlsdorf ausgehende rund 3 km lange S-Bahnanbindung zum Flughafen-Terminal, die überwiegend im Tunnel geführt wird, vor (Abb. 4-23).

Die S-Bahn mit ihrer Linienführung über den Hauptbahnhof und die Verbindungsbahn sowie die Umsteigemöglichkeiten zu anderen Schnellbahnen in Ohlsdorf, Barmbek, Wandsbeker Chaussee, Berliner Tor, Hauptbahnhof, Dammtor (Messe), Sternschanze und Altona deckt die Verkehrsbeziehungen zu den zentralen Bereichen Hamburgs weiträumig ab. Angestrebt ist eine Fertigstellung im Jahre 2005.

### Ausbau Blankenese – Wedel

Die Prüfung über die Zweckmäßigkeit eines zweigleisigen Ausbaus für Abschnitte der Strecke Blankenese – Wedel ist angelaufen. Zunächst wird der Abschnitt Iserbrook – Sülldorf untersucht, der betrieblich die weitreichendsten Verbesserungen erbringen würde.

Bei Entfall des Gegenverkehrs auf eingleisigem Abschnitt – wie derzeit vorhanden – entfallen ebenfalls die zeitlichen Zwänge bei Zugbegegnungen auf den Haltepunkten.

Gemeinsam mit der DB AG wird die Möglichkeit der Finanzierung dieses Abschnittes nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz überprüft.

### Ausbau der AKN

Die AKN bildet die Stütze des öffentlichen Personennahverkehrs im Bereich der Entwicklungsachse Hamburg-Kaltenkirchen. Durch die Bevölkerungsentwicklung ist das Fahrgastaufkommen der AKN zwischen Kaltenkirchen und Hamburg kontinuierlich gewachsen. Die heutige Strecke führt aufgrund der Eingleisigkeit vieler Streckenabschnitte zu einer Übertragung von Folgeverspätungen auf den Gegenzug. Besonders im Bereich des Bahnhofs Eidelstedt mit Einfädelung der AKN

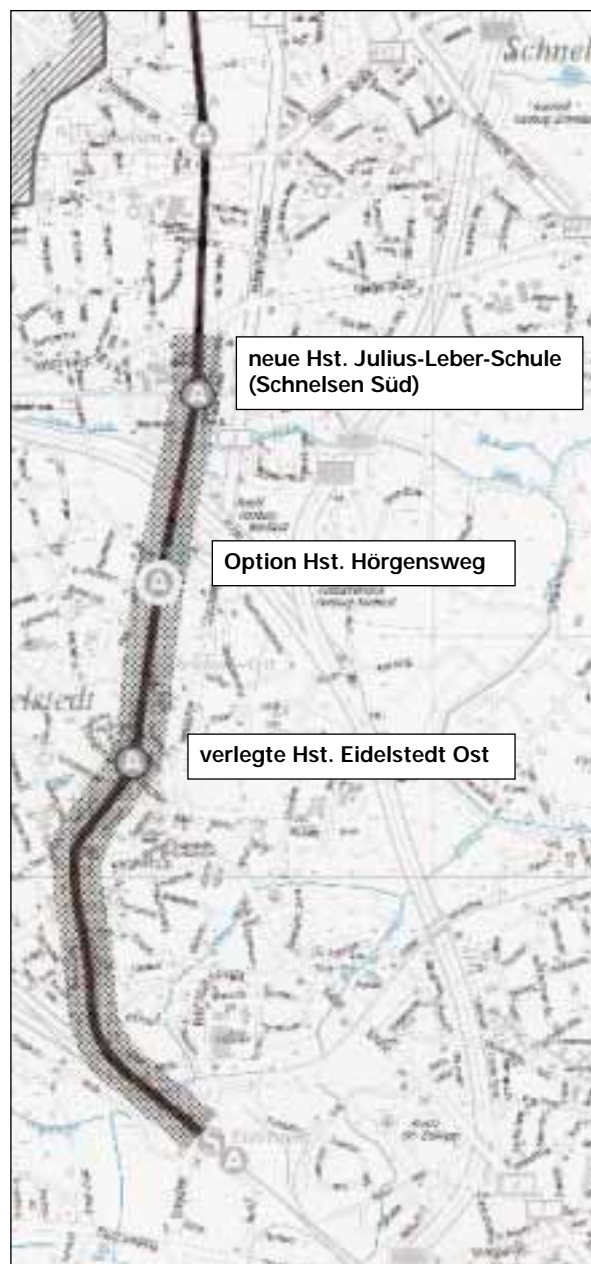


Abbildung 4-24

auf die S-Bahn-Gleise und dem anschließenden langen eingleisigen Abschnitt bis Eidelstedt-Ost kommt es zu einer Häufung von Zugverspätungen und damit zu Fahrzeit- und Anschlussverlusten für die Fahrgäste der AKN. Aus diesen Gründen soll ein Ausbau der AKN auf Hamburger Gebiet zwischen dem Bahnhof Eidelstedt und der Halstenbeker Straße (Julius-Leber-Schule) ab 2001 erfolgen (Abb. 4-24).

Dieser Ausbau umfasst

- den zweigleisigen Ausbau der Strecke zwischen Halstenbeker Straße und dem Bahnhof Eidelstedt auf einer Länge von 3,2 km,
- die Beseitigung der drei ebenerdigen Bahnübergänge am Eidelstedter Zentrum (Lohkampstraße, Pinneberger Chaussee, Uppn Horneck) durch Tieflage der AKN,
- die Verlegung des Haltepunktes Eidelstedt-Ost zum Eidelstedter Zentrum und einen neuen Haltepunkt an der Julius-Leber-Schule (Schnelsen-Süd).

Mit dem Ausbau der AKN-Strecke wird die Erschließungsqualität der Wohnstandorte an der Trasse durch die Erhöhung der Pünktlichkeit, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit der AKN-Linie A 1 verbessert sowie eine größere Flexibilität im Betrieb der AKN erreicht.

Mit der Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge im Zentrum von Eidelstedt werden Störungen im Verkehrsablauf der Bahn und auf den u. a. von Bussen stark frequentierten Straßen im Eidelstedter Zentrum abgebaut. Die Sicherheit für den Fußgänger- und Straßenverkehr wird in diesem Bereich deutlich verbessert. Die Verlegung des Haltepunktes Eidelstedt-Ost hin zum Eidel-

stedter Zentrum erhöht wegen der Verkürzung der Fußwege zur Bahn die Erschließungswirkung und Akzeptanz der AKN. Zusätzlich wird die heute nur unzureichende Verknüpfung zwischen der AKN und dem Zubringer Busverkehr durch die Verlegung von Bushaltestellen verbessert. Damit gewinnt das Zentrum von Eidelstedt an Attraktivität.

Die neuen Haltepunkte im Zentrum von Eidelstedt und an der Julius-Leber-Schule werden die Voraussetzungen für den Binnenverkehr im Raum Schnelsen-Eidelstedt verbessern und damit auch für den Wohnungsbau günstige Bedingungen schaffen.

#### **Schnellbahnhaltestellen Allermöhe, Johnsallee, Bostelbek und Ottensen**

An der S-Bahn nach Bergedorf wurde zwischen den vorhandenen Haltestellen Mittlerer Landweg und Nettelnburg die neue Haltestelle Allermöhe eingerichtet. Sie liegt im Zentrum des Siedlungsbereiches, der durch das im Bau befindliche Stadtquartier Neuallermöhe-West südlich der Bahnlinie und durch das geplante Wohn- und Gewerbegebiet Oberbillwerder nördlich der Bahnlinie gebildet wird. Damit werden diese Großprojekte des Wohnungsbaus für etwa

25.000 Einwohner direkt an das Schnellbahnnetz angebunden. Bergedorf ist von hier in 4 Minuten und der Hauptbahnhof in 17 Minuten Fahrzeit zu erreichen (Abb. 4-25).

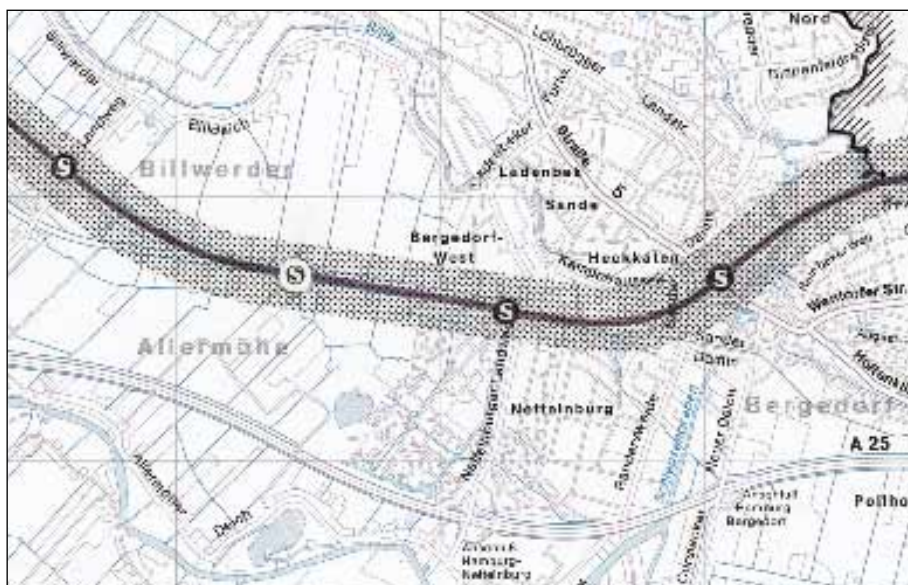


Abbildung 4-25

## 4. Handlungskonzept

Siedlungs- und Nutzungsstruktur wie auch Wegeführungen sind auf die neue S-Bahn-Haltestelle ausgerichtet. Mit dem Vorplatz und den hier vorgesehenen zentralen Nutzungen ist die Haltestelle Kristallisationspunkt und Eingangssituation für die neuen Stadtquartiere.

Mit dieser funktional günstigen Zuordnung sowie einer hellen, übersichtlichen und transparenten Gestaltung der gesamten Haltestelle wurde hier eine attraktive Schnellbahnhaltestelle geschaffen. Sie ist seit dem Fahrplanwechsel im Mai 1999 in Betrieb.

Um die Erreichbarkeit des Universitätsviertels attraktiver zu gestalten, ist seit längerem eine neue Haltestelle „Johnsallee“ im Zuge der U 1 zwischen den bestehenden Haltestellen „Hallerstraße“ und „Stephansplatz“ im Gespräch. Eine Haltestelle Johnsallee würde die Schnellbahnanbindung der Universität verbessern (Abb. 4-26).



Abbildung 4-26

Im Laufe des Jahres 1992 wurden von der HHA und der Baubehörde alternative Möglichkeiten zur Schaffung einer Haltestelle Johnsallee geprüft. Dabei wurde eine Haltestellenlage südlich der Johnsallee unter der Rothenbaumchaussee am günstigsten beurteilt; eine Realisierung ist im Augenblick wegen der schwierigen Haushaltslage nicht vordringlich. Eine Option zur Errichtung dieser Haltestelle soll aufrecht erhalten werden.

Aufgrund der städtebaulichen Entwicklungen und neuer Arbeitsplätze im Industriebereich nördlich der Stader Straße (B 73) ist erwogen worden, zwischen den Haltestellen Heimfeld und Neuwie-



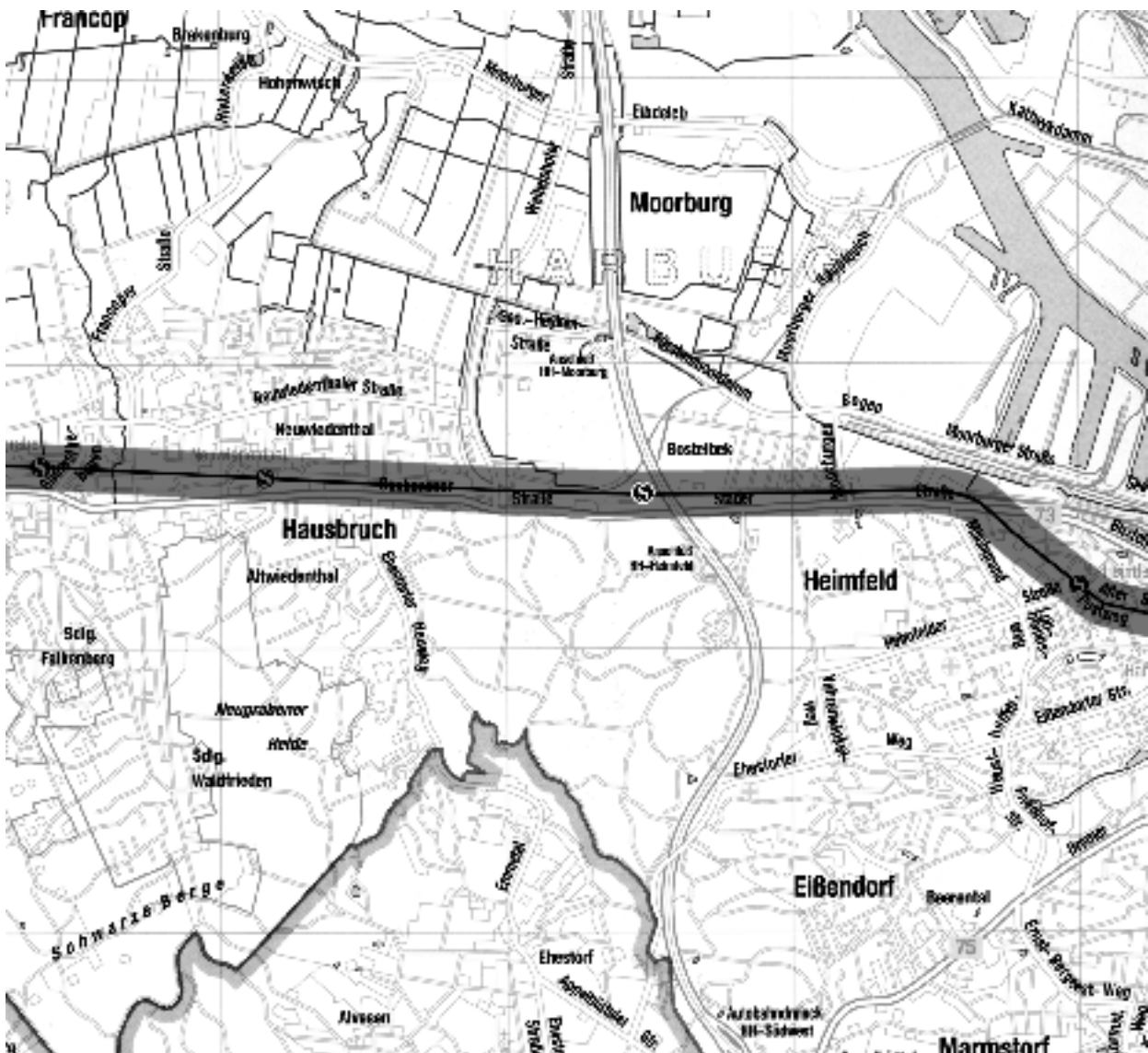


Abbildung 4-27

denthal der Harburger S-Bahn eine neue Haltestelle Bostelbek herzustellen (Abb. 4-27).

Hierdurch würden hochwertige Arbeitsplätze besser durch die Schnellbahn angebunden werden. Weitere planerische Schritte sind abhängig von den Finanzierungsmodalitäten und von der Entwicklung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens für diese Haltestelle.

Überprüft wird zur Zeit die Einrichtung einer Haltestelle Ottensen an der S-Bahn-Strecke Altona – Blankenese – Wedel. Die Haltestelle wäre sinnvollerweise im Bereich des Bahrenfelder Steindamms anzuordnen. Hiermit würde ein

großer Haltestellenabstand verkürzt und die umliegende verdichtete Wohnbebauung erhielte direkten Schnellbahnanchluss.

Die seit 1992 vorgenommenen Möglichkeiten der Attraktivitätssteigerung des Schnellbahnnetzes durch zusätzliche Haltestellenzugänge werden weiter verfolgt.





Abbildung 4 - 28

### Behindertenfreundlicher Ausbau von Schnellbahnhaltestellen

Das Programm für den behindertenfreundlichen Ausbau der Schnellbahnhaltestellen wird beibehalten. Mit diesem Programm soll diesem Personenkreis die Benutzung von Schnellbahnen durch verbesserte Zugangsmöglichkeiten zu den Haltestellen erleichtert werden (Abb. 4-28). Durch den Einbau von Aufzügen bzw. Schrägaufzügen – in Einzelfällen auch durch flachgeneigte Rampen – sollen Schnellbahnhaltestellen baulich so gestaltet werden, dass es Gehbehinderten und Rollstuhlfahrern möglich wird, weitgehend ohne fremde Hilfe stufenlos von der Straße zum Bahnsteig zu gelangen.

Eine besondere Bedeutung kommt dem Umbau der U-Bahnhaltestelle Borgweg zur „Behindertenfreundlichen Haltestelle mit Modellcharakter“ zu (Abb. 4-29). Hier wurden rund 50 Einzelelemente für die behindertenfreundliche Gestaltung erprobt und eingerichtet. Dazu gehören u. a.: ein Schrägaufzug mit hydraulischem Antrieb, doppelte Handläufe an der Treppe, eine Glas-Stahl-Konstruktion als Bahnsteigdach, eine Bahnsteigerhöhung mit Einstiegsstufen von 4 bis maximal 8 cm, ein heller Bahnsteigbelag, Leitstreifen für sehbehinderte Menschen, ein für Rollstuhlfahrerinnen/Rollstuhlfahrer geeignetes öffentliches WC und eine Beschilderung in neuer Schrift, die von sehbehinderten Fahrgästen leichter gelesen werden kann. Zudem wurde die Haltestelle „entrümpelt“ und wurden Bänke, Werbetafeln, Info-Vitrinen etc. neu geordnet.



Abbildung 4-29

U-Bahnhaltestelle Borgweg, Foto: HVV

### Einführung einer Stadtbahn

Ein weiterer Ausbau des Hamburger Schnellbahnnetzes ist seit langem vorgesehen, z. B. die Strecken Innenstadt-Lokstedt, Innenstadt-Winterhude, Barmbek-Steilshoop-Bramfeld und Altona-Lurup-Osdorf. Angesichts der hierfür notwendigen hohen Investitionsmittel und der betrieblichen Folgekosten ist erkennbar, dass dies in einem überschaubaren Zeitraum nicht realisierbar ist. Untersuchungen zur Einführung einer Stadtbahn in Hamburg haben gezeigt, dass eine Stadtbahn mit sehr viel geringerem finanziellen Aufwand ebenfalls zu einer nachhaltigen Verbesserung des Angebots im ÖPNV führen kann.

Die technische Weiterentwicklung von Stadtbahnfahrzeugen sowie der Einsatz von Steuerungselektronik für Fahrzeuge und Ampeln hat aus der von früher bekannten Straßenbahn ein im Be-

trieb günstiges, leistungsfähiges und schnelles Verkehrssystem werden lassen:

- bequeme Niederflurwagen mit einer Wagenbodenhöhe von 30 cm statt rund 80 cm bei der ehemaligen Hamburger Straßenbahn (Abb. 4-30);
- flexibel einsetzbare Zweirichtungsfahrzeuge mit 193 Plätzen (Abb. 4-31), für die keine Wendeschleifen erforderlich sind, zum Vergleich: Gelenkbus 116 Plätze, U-Bahn 400 Plätze;
- oberirdische Streckenführung auf weitgehend eigenem Gleiskörper im öffentlichen Straßenraum;
- ebenerdige, leicht erkennbare und schnell zugängliche Haltestellen im Straßenraum (Abb. 4-32);
- geringe Störanfälligkeit und zügige Fahrt durch elektronische Ampelbeeinflussung.



## 4. Handlungskonzept



Abbildung 4-30

Einstieg Niederflurwagen



Abbildung 4-31

Innenraum Stadtbahnfahrzeug, Werkfoto ADtranz (Deutschland) GmbH

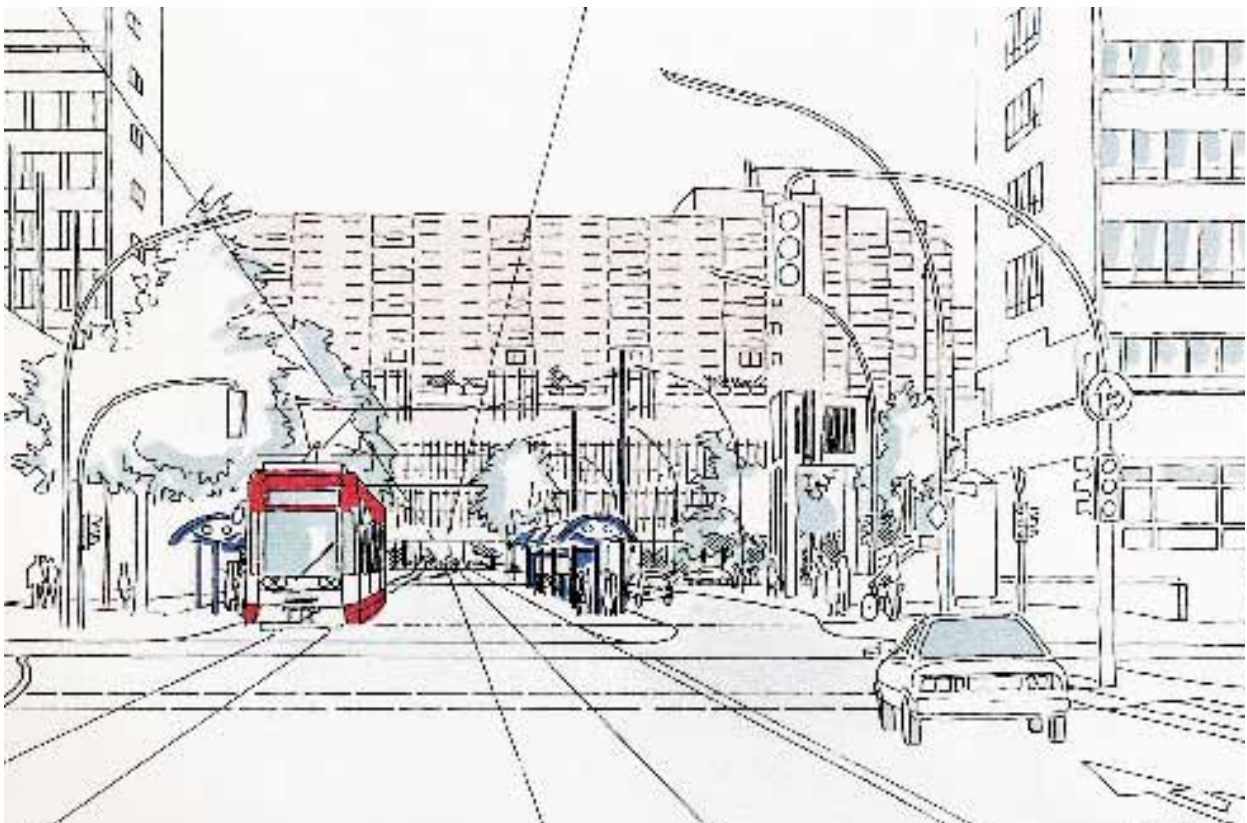


Abbildung 4-32

Situation Steilshoop Zentrum

Im Rahmen einer vergleichenden Untersuchung von vier Einzelstrecken wurde festgestellt:

- Eine moderne Stadtbahn ist machbar. Sie kann verkehrlich und städtebaulich in den Straßenraum eingepasst werden, steht dabei aber in Konkurrenz zu anderen Nutzungsansprüchen, z. B. gehen teilweise Parkplätze verloren.
- In den Hauptverkehrszeiten wird es an einigen Kreuzungen zu weiteren Stauungen kommen. Diese Staus werden aber nicht den Wirtschaftsverkehr in der Zeit zwischen 9.00 und 15.00 Uhr beeinträchtigen.
- Eine Stadtbahn führt zu deutlichen Fahrzeitgewinnen und wird zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen.
- Den Mehrkosten für Betrieb und Unterhaltung stehen entsprechende Einsparungen im Busbereich und Mehrerlöse durch zusätzliche Fahrgäste gegenüber.

Die Stadtbahn kann die bestehende Erschließung im schienengebundenen ÖPNV verbessern und ei-

ne Verteilerfunktion zwischen radialen Schnellbahnlinien durch entsprechende tangentielle Stadtbahnlinien übernehmen.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Einzelstreckenuntersuchung wurde ein rd. 40 km langes Stadtbahn-Kernnetz entwickelt, das den betrieblich und verkehrlich sinnvollen Mindestausbauzustand einer Stadtbahn darstellt. Das Kernnetz umfasst die tangentialen Strecken Altona-City Nord-Rahlstedt sowie die radialen Strecken Niendorf-Innenstadt-Luftwerft. Es ersetzt rd. 20 km noch nicht realisierte U-Bahn z. T. liniengleich und schafft für wichtige Teile der Stadt (City Nord, Steilshoop, Universität, UKE) den Anschluss an ein schnelles, bequemes und pünktliches Schienenverkehrsmittel. Gleichzeitig wird Kapazitätsproblemen im Busbereich z. B. bei der Linie 102 entgegengewirkt.





Abbildung 4-33

Neben diesem Kernnetz ist in Abbildung 4-33 auch die Tangentiallinie Luftwert-Groß Borstel-Lokstedt-Stellingen-Lurup-Osdorfer Born dargestellt, die neben einer Verbindung der genannten Stadtteile insbesondere auch eine Verbesserung der tangentialen Verknüpfung der Schnellbahnen im Bereich zwischen innerer und äußerer Stadt bewirken kann.

Es ist geplant, das Stadtbahnnetz nach Herstellung von Teilstrecken mit eigenem Verkehrswert schrittweise in Betrieb zu nehmen.

Die Stadtbahn wird weitgehend auf eigenem Wegekörper geführt, sie ist mit einer Reisegeschwindigkeit von 25 km/h bis 27 km/h schneller als der Bus, der heute rd. 20 km/h erreicht. So wird sich z. B. die Beförderungszeit zwischen der Innenstadt und Steilshoop von heute 32 Minuten um 7 Minuten auf 25 Minuten reduzieren. Zeitvorteile von rd. einer Viertelstunde bringt die Stadtbahn insbesondere für den Tangentialverkehr, z. B. zwischen Steilshoop und UKE (16 Minuten statt 31 Minuten).

Die erforderlichen Betriebshofanlagen können auf der Fläche des Gleisdreiecks nördlich Hebebrandstraße bzw. westlich der S-Bahn entstehen (Abb. 4-34).

Für den Bau einer Stadtbahn wird eine Planfeststellung auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes notwendig. Die Arbeiten für das Planfeststellungsverfahren einer ersten Teilstrecke – Hauptbahnhof – City-Nord – Steilshoop – sowie für den Betriebshof sind aufgenommen worden. Im Jahre 2001 wird die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

### Busbeschleunigung

Im Jahr 1999 benutzten rund 43 % aller HVV-Fahrgäste den Bus. Neben den Schnellbahnen hat der Bus daher eine hohe Bedeutung für den ÖPNV in Hamburg. Durch systematische Entwicklung der einzelnen Komponenten des Busverkehrssystems wie Fahrplangestaltung, Haltestellenausstattung, fahrzeugtechnische Entwicklungen und gesonderte Fahrwege für Busse hat das Busverkehrssystem in Hamburg bereits einen hohen Leistungsstandard erreicht. Dieser soll möglichst noch verbessert werden.



Abbildung 4-34

Betriebshof Stadtbahn (Gestaltungsbeispiel)

Als weiterer Baustein zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV wurde ein Gesamtrahmen für die langfristige Busbeschleunigung entwickelt. Durch Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und Zuverlässigkeit werden bei den Verkehrsunternehmen kürzere Umlaufzeiten der Busse erreicht und damit Kosten eingespart.

Die Maßnahmen zur Busbeschleunigung konzentrieren sich dabei auf einen Netzbereich, der sich vor allem nach den Kriterien

- zu geringe Reisegeschwindigkeiten
- hohes Fahrgastaufkommen und
- hohe Zahl von Busfahrten pro Tag

bestimmt. Eine erste Staffel dieses Programms ist mit der Inbetriebnahme der Strecken Wandsbek-Jenfeld und Altona-Osdorf im Jahre 1994 umgesetzt worden (Abb. 4-35).

Die angestrebte Beschleunigungswirkung wurde durch Baumaßnahmen an Straßen u. a. für die Einrichtung von Busspuren und durch eine



Abbildung 4-35

Übersichtsplan Wandsbek-Jenfeld

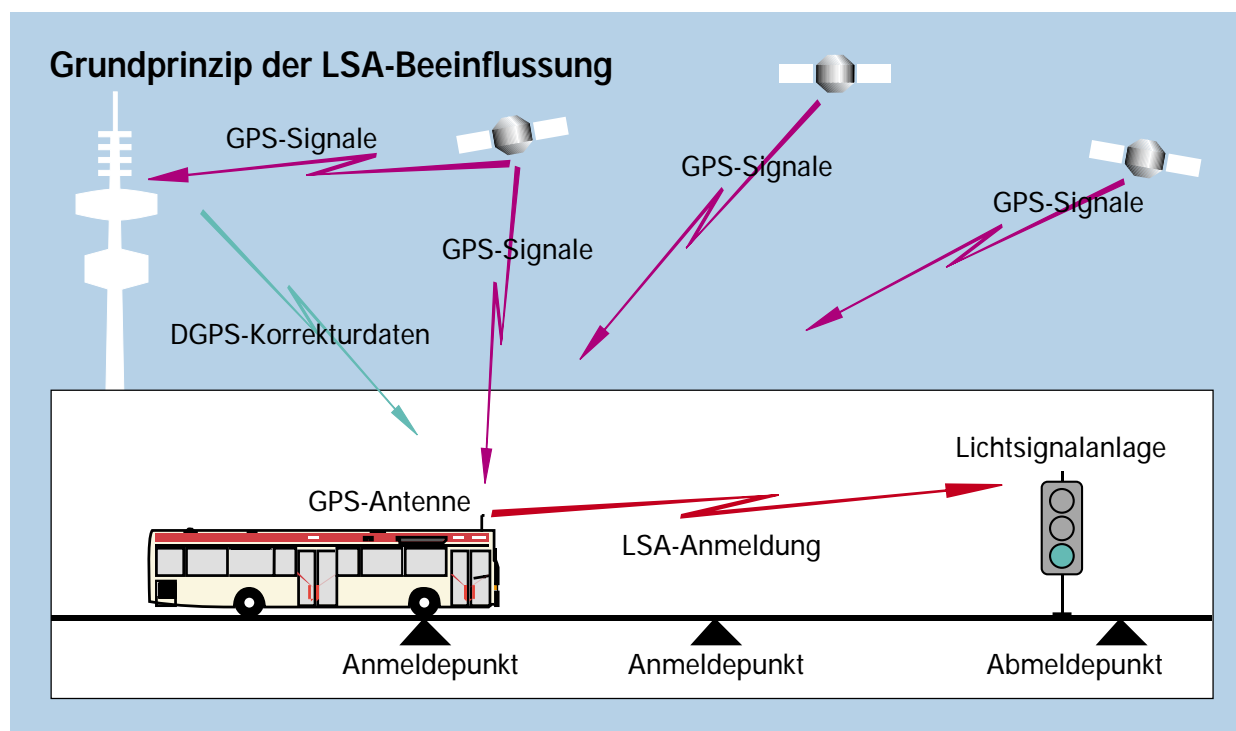


Abbildung 4-36

busabhängige Beeinflussung der Lichtsignalanlagen erreicht. Dabei wird die Annäherung des Busses an eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung von einem Steuergerät der Lichtsignalanlage registriert und dort so verarbeitet, dass der Bus den Knotenpunkt möglichst ohne Halt passieren kann (Abb. 4-36).

Nachheruntersuchungen bestätigen die erwarteten Verbesserungen durch eine deutliche Steigerung der Reisegeschwindigkeit, eine hohe Pünktlichkeit und eine bessere Anschlussicherheit.

Für weitere Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms sind die in dem Gesamtrahmen aufgeführten Vorschläge und Linien – unter Einbeziehung der Erfahrungen aus der ersten Staffel – kritisch überprüft worden. Die Ergebnisse dieser Überprüfung zeigen, dass Busbeschleunigungsmaßnahmen für die Linien 102 (Niendorf-Hauptbahnhof) und 106 (Burgstraße-Winterhuder Marktplatz-Gärtnerstraße) besonders günstig erscheinen. Für die Linie 106 werden die Vorbereitungen

aufgenommen. Für die Linie 102 ist das weitere Vorgehen in Abhängigkeit zur Einführung der Stadtbahn in Hamburg zu klären.

Daneben wurde ein Sofortprogramm für die Abmarkierung von Bussonderspuren ohne Lichtsignalbeeinflussung auf den Straßen Hebebrandstraße, Kollaustraße, Jungfernstieg, Max-Brauer-Allee und Winsener Straße durchgeführt, um auf Teilstrecken den Betriebsablauf zu verbessern. Der Einrichtung von weiteren Busspuren durch einfaches Abmarkieren ohne bauliche Veränderungen sind Grenzen gesetzt, weil dies in der Regel die Bündelungswirkung von Hauptverkehrsstraßen mindern würde, mit der Folge von Stau und unerwünschter Verdrängung von Kfz-Verkehr in das nachgeordnete Straßennetz, z. B. Wohnstraßen innerhalb von Tempo-30-Zonen.

In Hamburg soll ein Rückbau von Busbuchten nur dann stattfinden, wenn dies im Interesse des Busverkehrs oder der Verkehrssicherheit notwendig ist. Deswegen sind hierfür auch Einzelentscheidungen im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen zu treffen.

#### 4.3.2 Verbesserung des Leistungs- und Serviceangebots beim ÖPNV

In den vergangenen Jahren wurden vielfältige Maßnahmen zur Stärkung der Attraktivität des ÖPNV durchgeführt. Der erreichte Standard soll trotz notwendiger Konsolidierungsmaßnahmen möglichst gehalten und entsprechend des durch die Umsetzung des Handlungskonzeptes zu erwartenden Anstiegs der Fahrgastzahlen weiter verbessert werden.

Erstmalig ist ein Kooperationsvertrag zwischen der HVV GmbH (als Vertreter der Aufgabenträger) und den Verbund-Verkehrsunternehmen definiert worden. Hierin werden die Standards der künftigen Bedienung festgelegt:

- **Verkehrsbedienung:**  
Das Verkehrsangebot wird vom HVV nach Vorgabe der Aufgabenträger unter Einbeziehung der Vorschläge der Verbund-Verkehrsunternehmen fortentwickelt (HVV-Standards).
- **Reisegeschwindigkeit im Busverkehr und Anschlussgestaltung:**  
Durch Einsatz eines rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL) sowie durch ein LSA-Beeinflussungs-System wird die Reisegeschwindigkeit erhöht und die Anschlusssicherung verbessert.  
Durch ein dynamisches Fahrgastinformationssystem werden die Fahrgäste im Falle von Störungen im Betriebsablauf bereits im Fahrzeug und ggf. über Alternativen informiert.  
Die Anzeige von Anschluss Hinweisen für den Busfahrer/Busfahrerinnen an Umsteigehaltstellen zwischen Bahn und Bus gewährleistet die Anschlusssicherung auf hohem Niveau.
- **Taktgestaltung:**  
Die Verbund-Verkehrsunternehmen erbringen ihre fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen nach den Vorgaben des HVV. Der Umfang der

Bedienung wird in Abstimmung mit den Aufgabenträgern festgelegt. Hamburg strebt an, im Schnellbahnnetz bis ca. 23.30 Uhr und auf den wichtigsten Buslinien in einer ersten Stufe bis ca. 21.00 Uhr und später bei Bedarf mit dem Schnellbahnnetz gleichziehend einen verlässlichen 10-Minuten-Takt zu gewährleisten.

- **Qualitätskontrolle:**  
Die Qualität der Verkehrsleistungen (einschließlich aller Angebotsmerkmale wie auch Sicherheit und Sauberkeit, Sitzplatzgestaltung u.a.) wird über den Kooperationsvertrag festgelegt. Diese Standards unterliegen regelmäßigen Kontrollen durch den HVV: Die Verbund-Verkehrsunternehmen haben eine Dokumentations- und Informationspflicht; ein Sanktionsverfahren bei Verstößen gegen die vereinbarten Standards ist in der Vorbereitung.
- **Sitzplatzangebot:**  
Der HVV-Standardkatalog enthält Sollwerte für die Sitzplatzkapazitäten in Abhängigkeit von den Verkehrszeiten und Bedienungsräumen sowie Vorgaben für die Sitz- und Innenraumgestaltung, Behindertensitze und Aufstellplätze für z. B. Kinderwagen und Rollstühle.

Zusammenfassend ist anzumerken, dass mit dem Kooperationsvertrag und den vereinbarten Standards erstmalig eine umfassende Regelung zur Angebotsgestaltung festgeschrieben wurde; dies dient auch der zukünftigen Stärkung des ÖPNV unter Wettbewerbsgesichtspunkten.





Abbildung 4-37

Folgende Maßnahmen zur Verbesserung des bestehenden Leistungs- und Serviceangebots wurden beispielsweise umgesetzt:

- Einführung des 10-Minuten-Taktes bei den Schnellbahnen und wichtigen Buslinien im Spätverkehr und an verkaufsoffenen Samstagen sowie Berücksichtigung der veränderten Ladenschlusszeiten,
- Einrichtung von vier neuen und die Verlängerung vorhandener Tangentialbuslinien,
- Taktverdichtung auf 15/30 Minuten im Nachtbusnetz an Wochenenden,
- Modernisierung und Erneuerung des Fuhrparks,
- Verbesserung der Sicherheit durch Kooperation mit privaten Wachdiensten bei HHA und bei der DB AG,

- Verbesserung des Erscheinungsbildes im Schnellbahnbereich durch Anhebung des Reinigungsstandards und
- Verbesserung an Bushaltestellen durch die Errichtung von mittlerweile 1850 Wetterschutzhäuschen, für die den Verkehrsunternehmen keine Kosten entstanden sind.

Von 1993 bis 1997 sind von den Verkehrsunternehmen mit Hamburgischer Beteiligung für Neu- und Ersatzinvestitionen rund 1,1 Mrd. DM aufgewendet worden. Die S-Bahn Hamburg GmbH hat für Neu- und Ersatzinvestitionen im Zeitraum 1995 – 1998 625 Mio. DM aufgewendet. Leistungs- und Serviceverbesserungen werden weiterhin vorgenommen.

Für die S-Bahn werden 103 Triebzüge (309 Wagen) der Baureihe ET 474, die zum Teil mit GVFG-Mitteln des Landesprogramms gefördert werden, beschafft. Sie werden bis zum Jahr 2002 ausgeliefert. Abb. 4-37 zeigt diese neue Zuggeneration. Mit ihr wird die Attraktivität der S-Bahn deutlich gesteigert, so dass es einer besonderen Komfort-

klasse nicht mehr bedarf. Verbesserte Ausnutzung der Fahrzeugkapazität, Vorteile bei der Betriebsabwicklung und erhöhtes Sitzplatzangebot für die 2.Klasse lassen es zu, die 1.Wagenklasse in den Zügen der Gleichstrom S-Bahn mit dem Fahrplanwechsel am 5.11.2000 abzuschaffen.

Für die U-Bahn ist eine dritte Serie des DT 4 (Abb. 4-38) mit 20 Fahrzeugen seit Januar 1998 vollständig in Betrieb. Eine vierte Serie des DT 4 ist mit 15 Fahrzeugen ab Mai 1999 bis Juni 2000 in Betrieb genommen worden. Rund 70 der insgesamt 75 DT-3-Fahrzeuge werden im Rahmen eines für die Jahre 1995-2001 angelegten Instandsetzungs- und Umbauprograms umfassend modernisiert.

Im Busbereich werden im Rahmen der üblichen Ersatzbeschaffung grundsätzlich nur noch Niederflrbusse beschafft. Damit wird der Fahrzeugpark auf Niederflurtechnik umgestellt, was

insbesondere Mobilitätsbehinderten zugute kommt, aber auch der Verkürzung der Ein- und Ausstiegszeiten und damit der Fahrzeitverkürzung dient.

Zur Zeit werden Untersuchungen zur Optimierung der Linienführung im Busnetz durchgeführt. Ziel dieser Untersuchungen ist es, die Transparenz des Netzes für die Kunden und die Angebotsqualität zu erhöhen sowie die Wirtschaftlichkeit zu steigern und den Betriebsaufwand möglichst zu verringern.

Die Hafenfähren sind typische Bestandteile des ÖPNV in Hamburg (Abb. 4-39). So wurden z. B. auf der Linie 62 nach Finkenwerder ca. 1,14 Mio. Fahrgäste befördert. Damit tragen die Hafenfähren zur Vermeidung von Pkw-Fahrten bei. Auch hier wird die Flotte im Zuge von Ersatzbeschaffungen fortwährend modernisiert. Einen neuen Aspekt hat die Aufnahme des Fährverkehrs zwischen St. Pauli-



Abbildung 4-38

U-Bahnwagen DT 4, Werkfoto Alstom LHB GmbH GmbH



Abbildung 4-39

Hafenfähre, Foto: Anton Barton

Landungsbrücken und Stade mit einer Schnellfähre („Elbe-City-Jet“) (Abb. 4-40). Mit nur 45 Minuten Fahrzeit wird hier eine attraktive Alternative im ÖPNV schwerpunktmäßig für den Tourismusverkehr geboten.

Die Fahrgastinformation im ÖPNV (Fahrzeiten, Erreichbarkeit von Reisezielen, Umsteigenotwendigkeiten etc.) wird weiter verbessert, da sie insbesondere für Fahrgäste, die den ÖPNV nur gelegentlich nutzen wollen, eine Voraussetzung für die Akzeptanz öffentlicher Verkehrsmittel darstellt. Als Beispiele für laufende Aktivitäten seien hier Angebote zu Reise- und Informationssystemen für den öffentlichen Verkehr in Mobilitätszentralen und HVV-Kundenbüros genannt.

Durch den HVV wurde das Fahrgastinformationssystem GEOFOX entwickelt, mit dem benutzerfreundlich und schnell die günstigste ÖPNV-Verbindung von Adresse zu Adresse ermittelt werden kann. Dieses System soll künftig weiterentwickelt und vermehrt eingesetzt werden.

Zur Information der Fahrgäste werden im U-Bahnbereich und in ähnlicher Weise auch im Busbereich verbesserte Zugzielanzeiger eingesetzt, die z. B. die Wartezeit bis zur Ankunft des nächsten Zuges anzeigen, aber auch für die Übermittlung von weiteren Informationen flexibel genutzt werden können. Mit der Umsetzung dieser Maßnahme ist in 1997 begonnen worden.

Das Konzept für die Fahrgastsicherheit in den Schnellbahnen sieht die Zusammenarbeit zwischen den Ordnungskräften des Bundes und Hamburgs sowie der Verkehrsunternehmen vor. Zur Umsetzung ihres Sicherheitskonzepts haben die



Abbildung 4-40

Elbe-City-Jet, Foto: Veronika Keltsch

Hamburger Hochbahn und die Deutsche Bahn AG für ihre Bereiche Sicherheits- und Ordnungsdienste gegründet, deren bewährte enge Kooperation inzwischen auch institutionalisiert ist.

Um den Kostenanstieg zu begrenzen, erfolgt eine Konsolidierung des Leistungsangebotes. Insbesondere bei den Verkehrsbetrieben werden große Anstrengungen unternommen, um sich auf den zu erwartenden EU-weiten Wettbewerb vorzubereiten.

Bei Umsetzung des Handlungskonzeptes ist mit einer um rund 30 % erhöhten Nachfrage zu rechnen. Diese Erhöhung wird schrittweise mit der Umsetzung des Handlungskonzeptes einhergehen und muss sorgfältig beobachtet werden, um die notwendigen betrieblichen Verbesserungen und Fahrzeugbeschaffungsprogramme rechtzeitig einleiten zu können. Taktzeiten bei Schnellbahnen und Bussen sollen in der Hauptverkehrszeit gemäß dem gestiegenen Bedarf verdichtet, in den übrigen Zeiten bedarfsgerecht gestaltet werden.

### 4.3.3 Wirtschaftsverkehr

In der Metropolregion Hamburg leben und arbeiten fast 4 Mio. Menschen. Allein Hamburg stellt mit rund 800.000 Arbeitsplätzen mehr als die Hälfte der Arbeitsplätze der Metropolregion. Die Lage Hamburgs in der geographischen Mitte Europas an einer Schnittstelle zwischen den europäischen und internationalen Märkten in Verbindung mit der Kompetenz der in Hamburg ansässigen Unternehmen mit ihren hochqualifizierten Arbeitskräften ist eine hervorragende Grundlage für die künftige Entwicklung. Zu dieser günstigen Lage kommt hinzu, dass Hamburg an den sich von England über die Rheinschiene bis nach Mittelitalien erstreckenden Bevölkerungsschwerpunkten liegt, siehe Abbildung 4-1. Hamburg wird alle Anstrengungen unternehmen und stützen, schnelle Anbindungen an die zentralen europäischen Räume möglichst umfassend herzustellen.

## 4. Handlungskonzept

---

Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion Hamburg gehört in erster Linie eine effiziente überregionale Verkehrsinfrastruktur, deren Leistungsfähigkeit jedoch nicht vor den Toren Hamburgs enden darf, sondern ihre Fortsetzung in der regionalen und innerstädtischen Verkehrsinfrastruktur finden muss. Für den Austausch an Dienstleistungen und Waren, für die Erreichbarkeit der Betriebe und Arbeitsplätze innerhalb Hamburgs ist sie gleichermaßen bedeutsam. Der Verkehrs- und Logistiksektor ist ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor in Hamburg: So wurde 1998 z. B. in Hamburg ca. 10 % der Bruttowertschöpfung allein im Bereich Verkehr und Nachrichtenübermittlung erwirtschaftet. Der fortschreitende wirtschaftliche Strukturwandel mit anhaltender Tendenz zur Produktion hochwertiger Güter bedingt, dass Transporte vermehrt auf der Straße abgewickelt werden. Die Massengüter mit hoher Affinität zu Binnenschiff und Schiene haben beim Güterverkehr an Bedeutung verloren.

Gezielte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur seitens des Bundes, Hamburgs und seiner Nachbarn sind zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Metropolregion auch weiterhin erforderlich. Der Güteraustausch zwischen den Unternehmen und die Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen muss gewährleistet bleiben. Dies ist wesentliches Ziel der an Arbeit und Umwelt orientierten Hamburger Verkehrspolitik.

Der Hamburger Hafen und der Flughafen als zentrale Standortfaktoren stellen zwei bedeutende Knotenpunkte des internationalen Verkehrs dar. Funktionswandel, wachsende Umschlagsmengen und zunehmende Passagierzahlen erfordern eine vorausschauende Planung nicht nur der Anlagen selbst, sondern auch der Anbindungen an die nationalen und regionalen Verkehrswege.

Ein lebendiger Hafen wie Hamburg befindet sich heute wie andere Seehäfen auch in einer tiefgreifenden Umbruchphase. Der Hamburger Hafen entwickelt sich vom Umschlagplatz für Stück- und Massengut hin zu einem logistischen High-Tech-Zentrum mit einer großen Vielfalt neuer Funktionen und Arbeitsfelder insbesondere auf dem Dienstleistungssektor. Rund 140.000 Arbeitsplätze sind in Hamburg direkt oder indirekt vom Hafen abhängig. Seine neuen Aufgaben verbinden den Hafen zudem wesentlich enger als früher mit dem Umland durch ein Netz komplexer wirtschaftlicher Beziehungen.

Für die internationale Schifffahrt hat Hamburg herausragende Bedeutung. Hamburg ist nicht nur der größte deutsche Seehafen, sondern zugleich auch Sitz zahlreicher deutscher Reedereien. Darüber hinaus sind viele ausländische Reedereien hier mit ihren Niederlassungen – teilweise als ihren Europazentralen – vertreten. Zunehmender Warenaustausch zwischen Europa und seinen überseeischen Handelspartnern sowie ein weiter zusammenwachsender Binnenmarkt sind mit erheblichen Wachstumspotenzialen für den Hafen als nordeuropäische Verkehrsdrehscheibe verbunden. Insbesondere im Containerverkehr werden nach wie vor anhaltend hohe Wachstumsraten erwartet. Für den Hamburger Hafen ist es von existentieller Bedeutung, dass seine seewärtige Erreichbarkeit aufrechterhalten wird. Um seine Position im scharfen europäischen Seehafenwettbewerb behaupten und ausbauen zu können, ist das Fahrwasser der Unter- und Außenelbe an die Anforderungen der modernen Containerschifffahrt angepasst worden.

Von gleicher Wichtigkeit wie die seewärtige Erreichbarkeit des Hafens ist die effiziente Abwicklung des landseitigen Zu- und Abtransports der umzuschlagenden Güter. Die hafenbezogene Verkehrsinfrastruktur muss durch weitere Investitionen den steigenden Güterströmen angepasst werden. Hierfür werden zur Kapazitätsanpassung der Hamburger Hafenbahn das laufende Modernisie-



rungskonzept kontinuierlich fortgesetzt und die Leistungsfähigkeit des Hafenstraßennetzes erhöht. Durch die Umsetzung einer Reihe von Maßnahmen sollen der Lkw- und Pkw-Verkehr im Hafen fließender gestaltet und die Zollgrenze durchlässiger werden. Der Bau der Hafenuferspange (A 252) wird zur Entlastung des Hafenstraßennetzes und zur verbesserten Anbindung des Hafens an das Autobahnnetz beitragen. Zu den im Hafen vorgesehenen Investitionen für Verbesserungen im Güterumschlag gehört auch die mit der Hafenerweiterung in Altenwerder geplante Umschlagsanlage des kombinierten Verkehrs (hafenbezogenes Güterverkehrszentrum). Außerdem ist es ständiges Ziel bei allen Maßnahmen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, der Transportwirtschaft vermehrt Anreize für eine Verkehrsverlagerung von der Straße zur Schiene anzubieten.

Die Verfügbarkeit einer umfassenden Logistik wird in Zukunft grundlegende Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit und den wirtschaftlichen Erfolg des Hamburger Hafens sein. Kennzeichnend für den Hamburger Hafen ist die intensive Zusammenarbeit zwischen der Hafenwirtschaft und der Hafenverwaltung auf dem Gebiet des mit dem Güterumschlag einhergehenden Datenflusses. Die Weiterentwicklung der Hafeninformatiksysteme und ihre Vernetzung mit den Informationssystemen der einzelnen Verkehrsträger sind herausragende Schritte beim Ausbau der Hafeninfrastruktur hin zu einem umfassenden und zukunftsorientierten Hafentelematik-Verbund.

Wie der Hafen ist auch der Flughafen Hamburg ein wesentlicher Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt und der Region. Mehr als 30.000 Arbeitsplätze sind vom Flughafen abhängig. Die Zahl der Fluggäste und der Flugbewegungen hat sich in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht. Damit gewährleistet werden kann, dass der Flughafen Hamburg das prognostizierte

Verkehrswachstum auf 13,2 Mio. Passagiere (1999: 9,4 Mio.) und 172.000 (1999: 157.000) gewerbliche Flugbewegungen bis zum Jahr 2010 bewältigen kann, müssen die Kapazitäten des Flughafens der steigenden Nachfrage angepasst werden. Da die Zahl der Flugbewegungen im Vergleich zu den Fluggästen weniger stark zunimmt, hielt und hält der Trend zu einer besseren Auslastung der Flugzeuge weiter an. Auch der Einsatz lärmminimierter Flugzeuge nimmt weiter zu, so dass das Wachstum ohne eine Zunahme des Fluglärms realisiert werden kann. Zur Begrenzung der Lärmentwicklung ist auf dem Flughafen zudem ein Lärmkontingent eingeführt worden, mit dem verbindlich festgelegt wird, dass das Lärmniveau des Jahres 1997 in Zukunft nicht überschritten werden darf. Ein erster Ausbauschritt ist mit der Schaffung von 11 neuen Abfertigungspositionen auf dem Vorfeld 2 bereits abgeschlossen.

Die Fluggäste des Flughafen Hamburg sind auf eine schnelle und verlässliche landseitige Verbindung angewiesen. Die Einbindung des Flughafens in das Straßennetz wurde durch die Ortsumgehung Fuhlsbüttel mit Anbindung an die A 7 entscheidend verbessert. Zur Verbesserung der ÖPNV-Bedienung des Flughafens, die derzeit mit Bussen und Taxen erfolgt, wird der Flughafen zusätzlich eine S-Bahn-Anbindung erhalten.

Die Verflechtungen zwischen den in der Kernstadt und den in den umliegenden Zentralen Orten ansässigen Betrieben werden sich künftig weiter verstärken. Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist die Grundlage für einen schnellen und zeitlich kalkulierbaren Austausch an Gütern und Dienstleistungen in der Metropolregion.

## 4. Handlungskonzept

---

Der innerregionale Güterverkehr umfasst neben dem Warenaustausch zwischen den Betrieben der Region auch die kleinräumigen Distributionsaufgaben, die Ver- und Entsorgung der Haushalte, Umzugstransporte, Handwerker- und Serviceverkehre, Baustellenbelieferung und anderes mehr. Sie sind auf eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur sowie auf Be- und Entlademöglichkeiten und auf Haltemöglichkeiten für Notfalleinsätze z. B. von Handwerkern im Straßenraum angewiesen. Innerhalb der Metropolregion ist für die Zukunft anzustreben, dass die Verlagerung von Transporten von der Straße auch auf andere Verkehrsträger nicht nur im Einzelfall wirtschaftlich sinnvoll wird.

Da die Straßenverkehrsflächen in einem Ballungsraum wie Hamburg nur noch begrenzt ausgeweitet werden können, kommt es vordringlich darauf an, den innerregionalen Güterverkehr so effektiv wie möglich abzuwickeln und auf diese Weise das Verkehrswachstum verträglich zu gestalten. Moderne Kommunikationstechnologien, die sogenannten Telematik-Anwendungen, werden zu einer verbesserten Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur führen und deren Leistungsfähigkeit erhöhen. Dazu gilt es auch, die Erfahrungen in anderen Städten zu bewerten und ggf. in Erprobungen einzutreten. Weitere Bausteine könnten neben den Telematik-Anwendungen z. B. dynamische Parkraumbewirtschaftung sowie Präferenzzonen und -zeiten für umweltfreundliche Citylastwagen sein. Zur verbesserten Abwicklung des Güterumschlags speziell im Innenstadtbereich wird auch die Einrichtung besonderer Be- und Entladezonen geprüft, die wirksam durch die Polizei überwacht werden müssten. Ebenfalls soll die Einrichtung von Sonderspuren für den Wirtschaftsverkehr geprüft werden. Diese Instrumente sowie Konzepte für die besondere Nutzung von Teilen

der Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsverkehr sind je nach Bedarfslage in Kooperation mit der Wirtschaft in „Gütergesprächsrunden“ zu entwickeln.

Über die verkehrsreduzierenden Wirkungen neuerer logistischer Konzepte, die unter Begriffen „City-Logistik“ oder „Güterverteilzentren“ in der Öffentlichkeit diskutiert werden, liegen erste Erfahrungen vor. Ansätze zur Fahrtenverminderung und -optimierung im Güterverkehr ergeben sich aus den sich ständig weiterentwickelnden und weitere Verbreitung findenden logistischen Dispositionsmöglichkeiten der Betriebe. Die auf Kostendegression und Rationalisierung von Transporten gerichteten Anstrengungen der Wirtschaft sind daher nach Möglichkeit zu unterstützen: Durch das Forschungsvorhaben FOCUS (Fracht-Online-Infosystem für Container- und Truckstraßentransport), das von der Europäischen Union und der Wirtschaftsbehörde finanziert wurde, wurde ein Fracht-Online-Informationssystem für den Container- und Truckstraßentransport entwickelt und getestet. Durch das Projekt DISI (Telematikbasiertes Dispositions- und Informationssystem für die kooperativen kleinen und mittleren Transportunternehmen), das vom Bundesforschungsministerium, der Wirtschaftsbehörde und mittelständischen Transportunternehmen finanziert wird, wird eine telematikbasierte Disposition von Transportaufträgen für einen Verbund von Transportunternehmen entwickelt und erprobt. Durch beide Projekte sollen Fahrten reduziert und durch verringerten Aufwand Wettbewerbsvorteile erzielt werden. Besondere Bedeutung haben generell eine Verbesserung des Informationsflusses und die technologische Weiterentwicklung von Schnittstellen. Hierdurch soll vor allem den in privater Verantwortung zu organisierenden Einrichtungen zu größtmöglicher Wirksamkeit verholfen werden. Trotz der genannten gemeinsamen Anstrengungen von Politik und Wirtschaft werden gezielte Investitionen in die Straßenverkehrsinfrastruktur nach wie vor notwendig sein.



Die Versorgung der Metropolregion und der Warenaustausch ihrer Betriebe haben gleichfalls beträchtliche Güterfernverkehrsströme zur Folge. Um einen möglichst hohen Anteil davon auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bahn und Binnenschiff zu lenken, müssen die entsprechenden Umschlaganlagen in der Region ausgebaut und weiterentwickelt werden. Hierzu ist die Errichtung von Güterverkehrszentren (GVZ) beabsichtigt.

Hamburg hat, neben dem hafenbezogenen GVZ-Standort in Altenwerder, aufgrund der bestehenden Situation einen weiteren verkehrsgünstig gelegenen GVZ-Standort in Moorfleet. Die moderne und leistungsfähige Umschlaganlage der DB AG für den kombinierten Verkehr in Billwerder

erfüllt zusammen mit dem angrenzenden Transportgewerbegebiet Billbrook wesentliche Voraussetzungen für ein Güterverkehrszentrum im Bereich Hamburg-Ost. Hier gilt es, die vorhandenen Einrichtungen durch die gezielte Ansiedlung hochwertiger Umschlags- und Dienstleistungseinrichtungen (z. B. Frachtzentren, Dienstleistungs- und Servicezentrum) sinnvoll zu verknüpfen und zu ergänzen.

Für die Gewährleistung des Wirtschaftsverkehrs der Metropolregion Hamburg sind insbesondere die folgenden im Handlungskonzept enthaltenen über- und innerregionalen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen von Bedeutung, deren zügige Umsetzung Hamburg anstrebt.

### **Schiennetz**

Ausbaustrecke Hamburg – Büchen – Berlin

Ausbau der Güterumgehungsbahn von HH-Rothenburgsort bis HH-Horn

Ausbau der Güterumgehungsbahn von HH-Horn bis HH-Eidelstedt oder Verbindung Neumünster – Bad Oldesloe

Ausbaustrecke zwischen Pinneberg und Elmshorn

drittes Gleis zwischen Stelle und Lüneburg

Ausbau der Hafensbahn

im Bedarfsfall kreuzungsfreie Verknüpfung der Schienenanbindung im Bereich Wilhelmsburg (Hafen) und Rothenburgsort

### **Wasserstraßen**

Strombaumaßnahmen zwischen der Tschechischen Republik und Geesthacht,

Ausbau Elbe-Seitenkanal, Mittellandkanal/Elbe-Havel-Kanal, Berliner Wasserstraßen; Anpassung an den Standard für moderne Motorgüterschiffe

### **Straßennetz**

vierte Röhre Elbtunnel

A 252 (Hafenquerspange)

zusätzliche Fahrstreifen auf der A 7 zw. Stellingen und Schnelsen-Nord sowie der A 1 zwischen Billstedt und Dreieck Südost

Umfahrung nördlich Hamburgs (A 20) zwischen A 23 (Itzehoe) und A 1 (Lübeck)

A 26 bis A 7 (siehe Pkt. 4.2.4)

Ausbau der B 404 zur A 21 zwischen Kiel und A24 (Hamburg-Berlin)

Straße zur Verbesserung der Anbindung der DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH (DA-Trasse) (siehe Pkt. 4.2.4)



Abbildung 4-41

Containerumschlag im Hafen, Foto: Hafen Hamburg

### 4.3.4 Ausbau der hafenbezogenen Verkehrsinfrastruktur

Im weltumspannenden Verbundsystem von Produktion, Handel und Verkehr ist Hamburg der bedeutendste Hafen für Deutschland, Skandinavien, für Mitteleuropa und weite Teile von Ost- und Südosteuropa. Um diese Position zu festigen, haben der Senat und die Hafen- und Verkehrswirtschaft rechtzeitig damit begonnen, den Hafen vom traditionellen Umschlagplatz und Industriestandort am seeschifftiefen Wasser zu einem multifunktionalen Dienstleistungszentrum weiterzuentwickeln.

Die Entwicklung in der Seeschifffahrt geht hin zum Einsatz von zunehmend größeren Containerschiffen. Die Sicherung der weitgehend uneingeschränkten seewärtigen Zufahrt hat daher für den

Hafen höchste Priorität. Ziel von Anpassungsmaßnahmen der Fahrinne der Unter- und Außenelbe und Ausbaumaßnahmen des Hafens ist es, auch den modernsten Großcontainerschiffen jederzeit attraktive Anlauf- und Abfertigungsbedingungen zu bieten.

Die Fahrinne der Unter- und Außenelbe ist deshalb bis zum Jahresende 1999 so ausgebaut worden, dass Containerschiffe mit einem Tiefgang von 12,8 m in Frischwasser den Hamburger Hafen tideunabhängig erreichen und verlassen können. Containerschiffe mit einem Tiefgang von 13,8 m in Frischwasser haben damit zweimal täglich ein Tidfenster von 120 Minuten zum Verlassen des Hafens zur Verfügung.

Wichtigste Ausbaumaßnahme des Hamburger Hafens ist die Hafenerweiterung Altenwerder. Auf der Hafenerweiterungsfläche in Altenwerder entsteht ein hochmoderner Containerterminal, der den Kapazitätsanforderungen auch zukünftigen

ger Schiffsgenerationen gerecht wird. Alle wesentlichen Hafenfunktionen werden sich dort in vorbildlicher räumlicher Konzentration nebeneinander finden: modernste Umschlaganlagen, Sammel- und Verteillager mit zusätzlichen wertschöpfungsintensiven Dienstleistungen sowie ein Güterverkehrszentrum mit Umschlaganlage für den kombinierten Ladungsverkehr mit entsprechendem Straßen- und Hafenbahnanschluss.

Mit einem Gesamtumschlag von 81 Mio. t hat der Hamburger Hafen 1999 einen neuen Umschlagsrekord erreicht. Hauptwachstumsträger ist der Containerverkehr (Abb. 4-41) mit einer Umschlagmenge in 1999 von rd. 3,75 Mio. TEU.

### Hafenbahn

Ein verlässlicher und unverzichtbarer Partner des Hafens ist die Eisenbahn, die im Jahre 1999 22,3 Mio. Tonnen Güter aller Art im Hinterlandverkehr befördert hat, rd. 680.000 TEU eingeschlossen

mit insgesamt positiver Tendenz. Das entspricht einem Anteil von rd. 30 % am Gesamtumschlag. Zieht man vom Gesamtumschlag den Seetransit ab und diejenigen Güter, die für den Wirtschaftsraum Hamburg bestimmt sind oder von dort kommen und die aufgrund der räumlichen Nähe zum größten Teil auf der Straße befördert werden, so beträgt der Anteil der Eisenbahn am eigentlichen Hinterlandverkehr rund 50 %. Deutlich höher liegen die Bahnanteile, wenn man den Containerverkehr für sich allein betrachtet: rund 70 % bei Transportentfernungen von mehr als 150 km Länge.

Ausgangs- und Endpunkt aller Schienenverbindungen mit dem Hinterland ist die Hamburger Hafenbahn. Sie ist Bindeglied zwischen dem Schienennetz der Deutschen Bahn AG und den Kaiumschlaganlagen. Zusammen mit den Anschlussgleisen der Hafenerweiterung werden insgesamt rd. 600 km Gleislänge und 300 Bahnladestellen vorgehalten (Abb. 4-42).

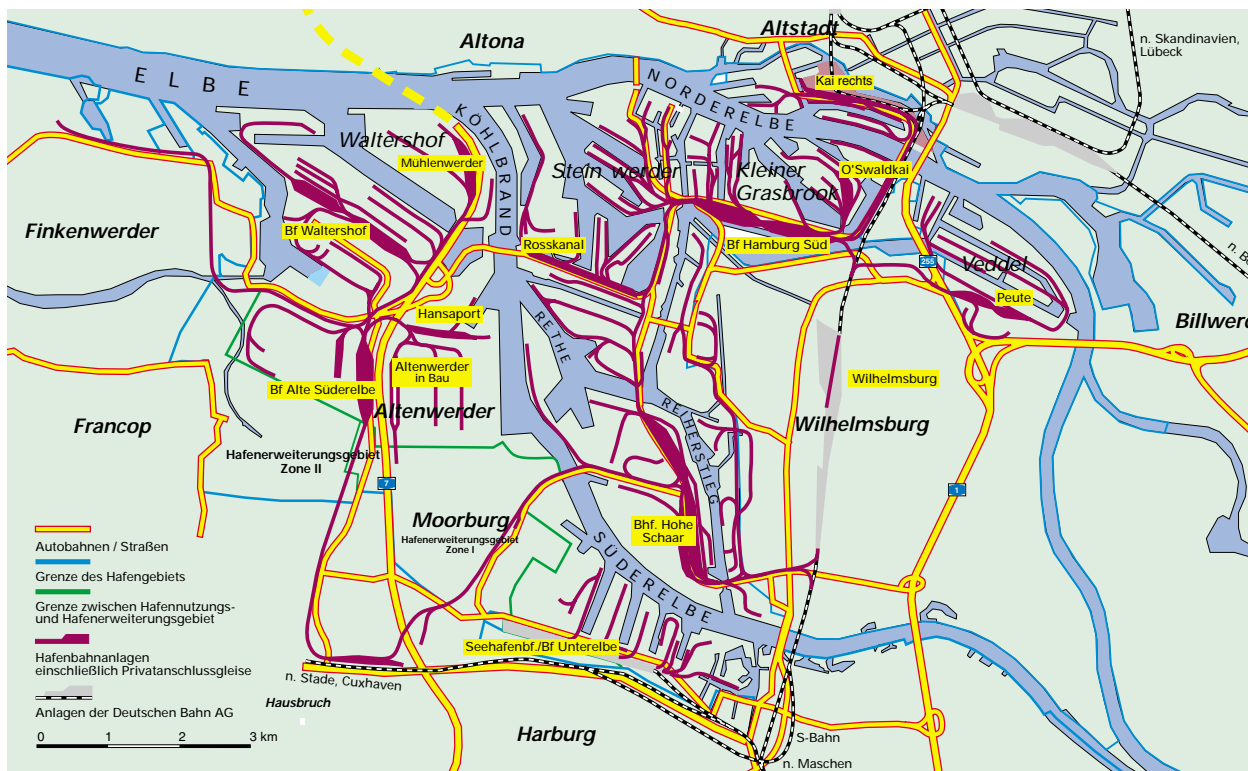


Abbildung 4-42

Gleisnetz der Hafenbahn, Quelle: HT





Abbildung 4-43

Bahnhof Alte Süderelbe, Foto: Hafen Hamburg

In besonderer Weise profitiert Hamburg von der politischen Wende in Mittel- und Osteuropa. Aufgrund der veränderten Lage ist der Hafen Drehscheibe des Seegüterverkehrs für einen nunmehr auf das Doppelte vergrößerten Markt von 150 Mio. Einwohnern. Auch der Ausbau der landfesten Verbindungen nach Skandinavien sowie der Ausbau der Strecke nach Berlin werden weitere Impulse für den Eisenbahnverkehr des Hamburger Hafens bringen. Die Hansestadt hat daher schon frühzeitig ein Optimierungskonzept für die Hafenbahn entwickelt und im Hafenbahntwicklungsplan von 1991 festgeschrieben. Dieser Hafenbahntwicklungsplan stellt als herausragende Großprojekte dar:

- Hafenbahn-Betriebs- und Informationssystem HABIS,
- durchgreifender Ausbau der Kapazitäten im Waltershofer Hafenbahnnetz durch

- Erweiterung und Modernisierung von Bahnhofsanlagen,
  - EDV-unterstützte Ressourcenoptimierung mit Hilfe einer zentralen Leitstelle,
  - Gleiserschließung für das Hafenerweiterungsgebiet Altenwerder mit Bahnanbindung von GVZ und Containerumschlagsanlagen des KLV.
- Die benannten Großprojekte werden auf eine stufige Realisierung angelegt und haben zu einer umfassenden Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit im Hafenbahnbetrieb geführt:

Das Hafenbahn-Betriebs- und Informationssystem HABIS ist erfolgreich im Routineeinsatz: Elektronischer, frachtbezogener Datenaustausch entlang der logistischen Produktionskette bindet alle Transportbeteiligten ein und eine zentrale Disposition aller eingesetzten Ressourcen gewährleistet optimale und wirtschaftliche Betriebsabläufe auf der Hafenbahn. HABIS ist damit ein weiterer Baustein einer zukunftsfähigen Hafentelematik.

Mit der Inbetriebnahme des Hafenbahnhofes Alte Süderelbe (Abb. 4-43) als Eingangsbahnhof ist für das Waltershofer Hafenbahnsystem ein entscheidender Kapazitätssprung unter Einsatz modernster, vollautomatischer Systemsteuerung verwirklicht worden.

Die Planungen für eine weitergehende Konzentration und Modernisierung des Hafenbahnsystems im Schwerpunkt des Containerverkehrs mit den Bahnhöfen Alte Süderelbe und Waltershof stehen vor dem Abschluss.

Für die Gleiserschließung Altenwerder liegt der Planfeststellungsbeschluss des eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahrens vor. Die Bauablaufplanung zielt auf eine Inbetriebnahme im Jahr 2001 mit der Anbindung des Terminalumschlagbahnhofs an die Hafenbahn.

Das Programm zur Modernisierung der Hafenbahn wird fortgesetzt durch

- ein Konzept zur Bündelung der im Verkehr mit dem Hamburger Hafen auf der Bahn beförderten großen Containermengen zu Ganzzügen, die zwischen den Umschlagplätzen im Binnenland und dem Hafen in festen Umläufen hin- und herpendeln,
- die Vorbereitung einer weiteren HABIS-Stufe, die künftig auch die Steuerung von Weichen und Signalen ermöglichen soll,
- im Bedarfsfall kreuzungsfreie Verknüpfung der Schienenanbindung im Bereich Wilhelmsburg (Hafen) und Rothenburgsort.
- die Verbesserung der Bahnanbindung des Hamburger Hafens Richtung Skandinavien und dem Ostseeraum angesichts zu erwartender Mehrverkehre; ein entsprechendes Planungsprojekt wird von der EU im Rahmen des TEN-Programms (Trans-European-Transport-Network) gefördert.

In der strategischen Ausrichtung des Hafens nimmt die Eisenbahn mit ihren Systemstärken, große Transportmengen über weite Entfernungen zu bündeln und kostengünstig, effizient und umweltfreundlich zu befördern, nach wie vor einen bevorzugten Platz ein.

## **Maßnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Hafentraßennetz**

Das Hafengebiet Hamburgs ist von einem gut ausgebauten Straßennetz erschlossen. Da trotz intensiver Bemühungen zur Verlagerung von Verkehren der Lkw wegen seiner großen Flexibilitätsvorteile vor allem im Nahverkehr ein Hauptverkehrsträger bleiben wird, soll das Straßennetz durch weitere Investitionen künftig noch besser an den zunehmenden Güterstrom angepasst werden. Durch eine Reihe von Maßnahmen wird der Lkw- und Pkw-Verkehr fließender gestaltet, um die Leistungsfähigkeit des Netzes zu erhöhen, die Sicherheit zu optimieren und die Erreichbarkeit einzelner Hafenteile zu verbessern.

Höchstbelasteter Straßenabschnitt im Hafen ist der Verkehrsknoten Waltershof. Weitere Belastungsschwerpunkte sind die Zollgrendurchlässe, auf die sich – bedingt durch die Freihafengrenze – die ein- und ausgehenden Verkehre konzentrieren. Hier treten Veränderungen durch eine neue Festlegung der Freihafengrenze aus Anlass der Ausgliederung der Speicherstadt auf.

Solche Engpässe sollen gemeinsam mit der Hafenwirtschaft durch eine Reihe von Maßnahmen beseitigt werden. Hierzu sind bauliche Veränderungen, Ansätze sogenannter „intelligenter“ Verkehrssteuerung sowie mögliche organisatorische und betriebliche Verbesserungen vorgesehen:

### **Bauliche Veränderungen**

- Ausbau des Zollübergangs Finkenwerder Straße (im Bau),
- 6-streifiger Ausbau der Finkenwerder Straße zwischen Rugenberger Damm und AS HH-Waltershof,
- bedarfsgerechte Verkehrsanbindung der Containerterminals Waltershof (im Bau),
- Bypass Zellmannstraße (bereits umgesetzt),
- Bypass Rugenberger Damm (bereits umgesetzt),
- Realisierung eines weiteren Straßenanschlusses für den Containerterminal Eurokai

## 4. Handlungskonzept

---

- Anpassung des Knotens Finkenwerder Straße/Altenwerder Damm/ Köhlbrandbrücke nach Realisierung der im Bau befindlichen Maßnahmen.

Ansätze sog. „intelligenter“ Verkehrssteuerung

- Anbindung aller signal geregelter Knoten der Haupthafenroute sowie von drei Kreuzungen in NeuhoF an einen Verkehrsrechner,
- Einbau von Detektoren zur verkehrabhängigen Steuerung,
- Durchführung des Projekts FOCUS als Teil von Euroscope (Standortbestimmung, Fahrzeugverfolgung, Verkehrslageerfassung). (bereits umgesetzt)

Organisatorische und betriebliche Verbesserungen

Diese werden vorrangig von Hafenundernehmen und OFD/Zoll fortlaufend geprüft und umgesetzt.

Als Beispiele sind zu nennen:

- eine vereinfachte Zollabwicklung durch EDV-Unterstützung,
- die Verlegung der Zollabfertigung auf Terminals,
- die Anwendung von Telematik (Verkehrslaysysteme),
- die zeitliche Entzerrung von Schienen- und Straßenverkehr,
- die Trennung von Güter- und Pkw-Verkehr,
- die Flexibilisierung der Arbeitszeiten.

Diese Optimierungen sind von besonderer Bedeutung für die Erschließung Altenwerders. Darüber hinaus ist eine Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz erforderlich sowie ein großflächiger Umbau des bestehenden Straßennetzes im Hafen – vor allem des Finkenwerder Knotens.

### 4.3.5 Verbesserung des Fahrradverkehrs

---

Das Fahrrad ist ein lärm- und abgasfreies, platzsparendes und kostengünstiges Verkehrsmittel, das breit verfügbar und universell einsetzbar ist. Gerade im Kurzstreckenbereich lassen sich Wege im Berufs-, Ausbildungs- und Einkaufsverkehr oftmals schneller mit dem Rad zurücklegen als mit jedem anderen Verkehrsmittel. Das Fahrrad eignet sich daher besonders für den städtischen Verkehr.

Mit Blick auf die angestrebte Verminderung des motorisierten Individualverkehrs soll ein Bündel von Maßnahmen wirksam werden, das zur Begünstigung des Umweltverbundes aus ÖPNV, Fahrradfahren und Zufußgehen beiträgt und das Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer verträglicher gestaltet. So können verkehrsbedingte Luftschadstoff- und Lärmemissionen verringert, der Energieverbrauch begrenzt und das Wohnumfeld gestärkt werden.

Folgende Ansätze der Radverkehrsförderung werden in Hamburg weiterverfolgt und neu aufgegriffen:

- Zur Förderung des Fahrradfahrens in Hamburg wurde ein Fahrradbeirat bei der Baubehörde berufen und die Stelle einer Fahrradbeauftragten eingerichtet. Aufgabe der Fahrradbeauftragten ist, Fragen des Radverkehrs zu koordinieren, sich an Planungs- und Ausführungsmaßnahmen im Radverkehrsnetz zu beteiligen bzw. diese zu initiieren.
- Mit der Aufnahme neuer Planungselemente in die aktualisierten Planungshinweise für Anlagen des Radverkehrs an Stadtstraßen werden Lösungen aufgezeigt, mit denen in Hamburg neue Anlagen des Radverkehrs attraktiv und sicher eingerichtet und vorhandene Anlagen soweit erforderlich umgestaltet werden können (PLAST 9).
- Die Einrichtung von Radfahrstreifen soll künftig Priorität gegenüber dem Bau von Radwegen erhalten. Radfahrstreifen sind in Hamburg bereits für einige Straßen umgesetzt. Erfahrungen mit den z. B. in der Hochallee eingerichteten Radfahrstreifen sind überwiegend positiv. In weiteren





Abbildung 4-44

Straßen sind Radfahrstreifen geplant. Zur Vermeidung von Umwegfahrten ist die Öffnung von Einbahnstraßen dort, wo die Randbedingungen es zulassen, für die Radfahrerinnen/Radfahrer erfolgt.

■ In Ergänzung zu dem in Hamburg bereits seit langem bestehenden und schrittweise erweiterten

Netz von Radwegen ist ein Grundnetz von Velo-Routen konzipiert worden, das sichere, zügig und ganzjährig befahrbare Verbindungen zwischen den Aufkommensschwerpunkten des Radverkehrs schaffen soll. Eine erste Velo-Route in Eimsbüttel wurde im Mai 1999 fertiggestellt (Abb. 4-44).

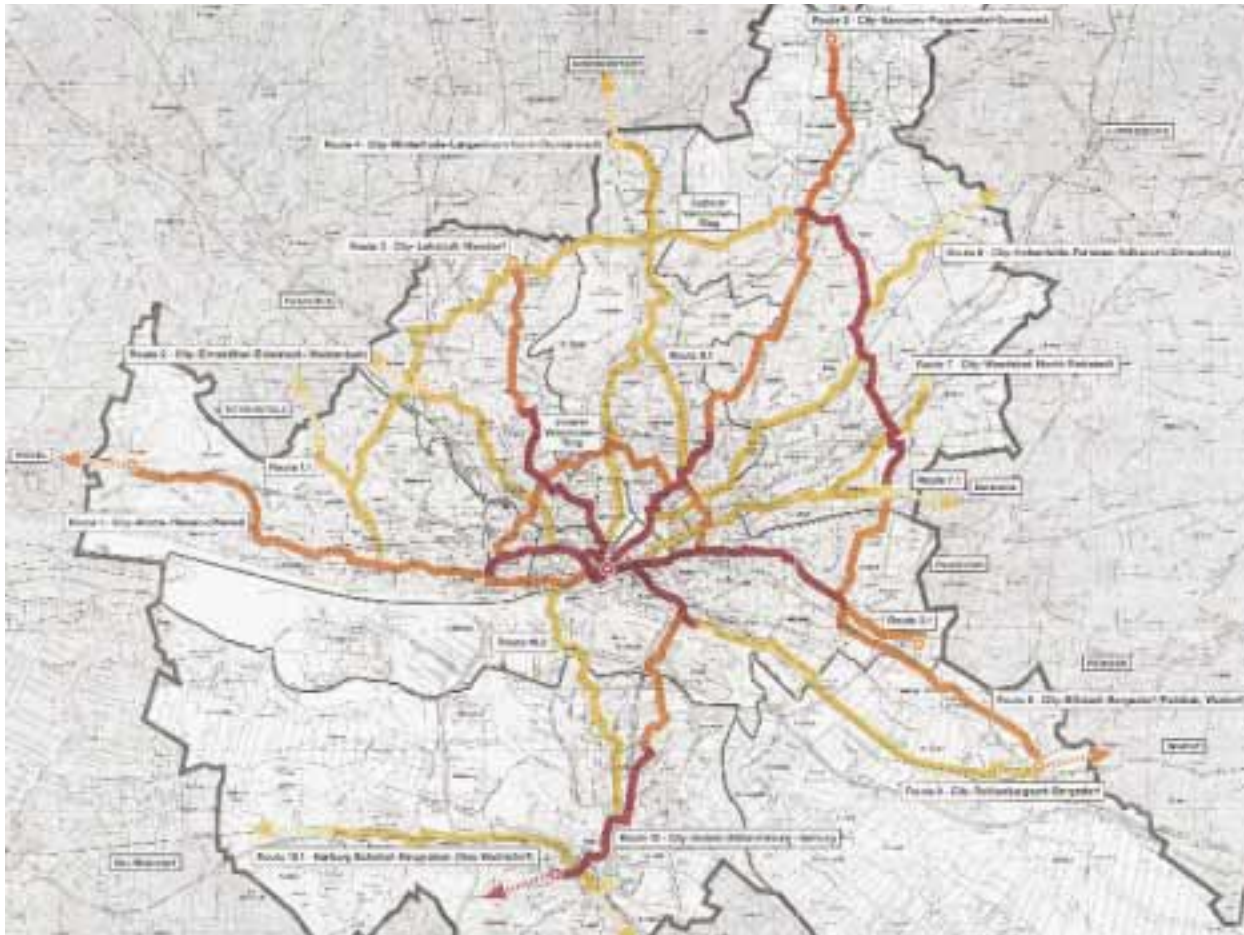


Abbildung 4-45

Das Netz besteht in Anlehnung an die vorhandenen Stadtstrukturen aus radialen und tangentialen Verbindungen. Es verbindet die wichtigsten Zentren der Bezirke untereinander und mit der Innenstadt. Zur besseren Orientierung soll auf diesen Routen eine eigene Wegweisung eingerichtet werden. Die Realisierung dieses Velo-Routen-Netzes (Abb. 4-45) soll entsprechend der Haushaltslage vorangetrieben werden.

- Für den Freizeitradverkehr besteht das Hamburger Radwegenetz im Grünen. Mit ihm sind Verbindungen geschaffen, die aus den verdichteten Innenstadtbereichen in die für die Naherholung geeigneten Gebiete der Äußeren Stadt bzw. des Umlandes führen. Das Netz der Hauptradwanderwege wird ergänzt durch Radwege, die kleinräumig für Fahrten zur Arbeit, zum Einkaufen, zur Ausbildungsstätte etc. genutzt werden können.

- In größeren Neubaugebieten Hamburgs werden grundsätzlich dem Radverkehr auch selbstständige vom Kfz-Verkehr abgesetzte Wegeführungen angeboten, wie z. B. in den Wohngebieten Neullermöhe und Neullermöhe-West.
- Bei Hochbaumaßnahmen sind in Hamburg Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen. In den vorhandenen dicht bebauten Altbauquartieren wird die Aufstellung von privaten Fahrradhäusern auf öffentlichem oder privatem Grund weiterhin gefördert.
- Wo nötig und sinnvoll, sollen Busspuren und Kommunaltrassen für Radfahrerinnen/ Radfahrer freigegeben werden. Ein Beispiel ist die umgestaltete Mönckebergstraße, die für den allgemeinen Fahrverkehr gesperrt ist. Ausgenommen sind Radfahrerinnen/Radfahrer, Busse und Taxis, sowie befristete Lieferverkehrsfahrten, die auf der „Kommunaltrasse“ mit 25 km/h fahren dürfen.



- Die Zahl der allgemein zugänglichen Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum wird unter Berücksichtigung der Bedarfsschwerpunkte weiter erhöht.
- Die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in Schnellbahnen, auf Hafenfähren und auf ausgewählten Buslinien sollen weiterhin verbessert werden, wobei die Beförderungsqualität der anderen Fahrgäste sichergestellt sein muss. So ermöglichen z. B. die neuen S-Bahn-Triebzüge in ihren Mehrzweckabteilen eine bequemere Fahrradmitnahme als bisher. Auf den Hafenfähren sowie auf Buslinien in den weniger verdichteten Stadtbereichen Hamburgs ist inzwischen die ganztägige Fahrradmitnahme möglich, abhängig vom Fahrgastaufkommen.
- An Schnellbahnstationen mit hohem bike+ride-Aufkommen und anderen vom Fahrradverkehr stark frequentierten Zielen soll die Errichtung von privat finanzierten Fahrradstationen ermöglicht werden, die bewachtes Fahrradparken sowie weitere Serviceleistungen (Reparaturen etc.) anbieten.

Voraussetzung hierfür sind ausreichend dimensionierte Flächen im Bahnhofsumfeld bzw. in unmittelbarer Nähe des Zieles. Im Rahmen von geplanten Umbau- bzw. Neubauvorhaben sollen darum an mehreren geeigneten Standorten im Stadtgebiet (Bahnhöfe Bergedorf, Altona, Kellinghusenstraße; Campusgelände) die Realisierungsmöglichkeiten einer Fahrradstation – die sich privatwirtschaftlich tragen soll – geprüft und, wenn möglich, im Rahmen eines Pilotprojektes erprobt werden.

Der „Umweltverbund“ soll durch die Förderung der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV auch künftig gestärkt werden. Hierzu gehören die Weiterführung der Programme zum Ausbau von Bike-und-Ride-Anlagen (B+R) und zum Angebot von diebstahlsicheren Abstellmöglichkeiten in Fahrradboxen, mit denen die Funktion des Fahrrades als Zubringer im Nahbereich der ÖPNV-Haltestellen weiter gefördert werden soll. Ein Beispiel für eine attraktiv gestaltete und gut angenommene Anlage ist die B+R-Anlage an der S-Bahnhaltestelle Nettelburg (Abb. 4-46).



Abbildung 4-46

Bike+Ride Anlage Nettelburg

## 4. Handlungskonzept

Die im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung durchgeführte Haushaltsbefragung hat ergeben, dass in den Hauptdistanzbereich des Fahrrades (bis 4 km) 30-40 % der in Hamburg mit dem Pkw zurückgelegten Fahrten fallen. Die Analyse der zugehörigen Fahrtenketten zeigte, dass diese überwiegend aus lediglich zwei Fahrten (Hin- und Rückfahrt) bestehen. Man kann daher grundsätzlich theoretisch von einem Potenzial von rund 700.000 werktäglichen Pkw-Fahrten ausgehen, die eine Fahrstrecke bis zu 4 km ausmachen. Inwie-

weit diese Fahrten künftig mit dem Fahrrad bewältigt werden, hängt u. a. von lokalen Radverkehrskonzepten ab.

### 4.3.6 Förderung des Fußgänger-Verkehrs

Der Fußgänger-Verkehr ist wichtiger Bestandteil des verkehrspolitischen Handlungskonzeptes. Der Fußgänger-Verkehr soll sicherer und attraktiver werden. Außerdem soll die Aufenthaltsqualität im

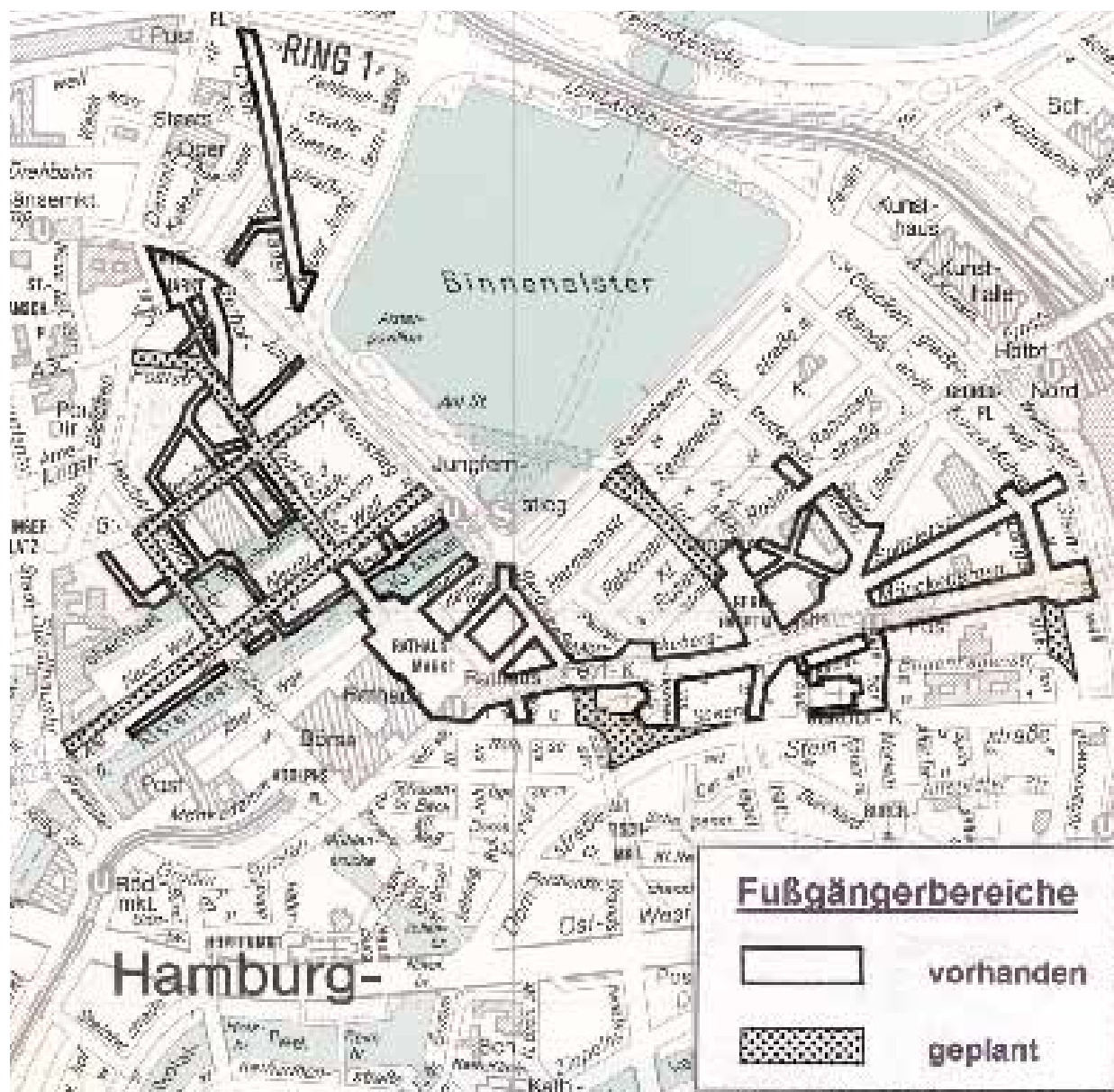




Abbildung 4-48

Schmuggelstieg (Langenhorn)

Straßenraum, die besonders für Frauen, Kinder aber auch ältere Menschen von Bedeutung ist, gestärkt werden.

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung soll örtlichen Planungsansätzen und Einzelplanungen nicht vorgegriffen werden. Aus der Fülle der Möglichkeiten soll an konkreten Beispielen verdeutlicht werden, wie die Förderung des Zufußgehens in Hamburg ausgestaltet werden kann:

- Zur Verbesserung der Attraktivität der Hamburger Innenstadt ist seit 1993 auf der Basis eines mehrstufigen Konzeptes mit der Umsetzung der Erweiterung der Fußgängerzonen und der Schaffung verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche in der östlichen Innenstadt begonnen worden (Abb. 4-47). Ziel dieses Konzeptes ist, mit einer Erweiterung der vorhandenen Fußgängerzonen eine Verknüpfung aller publikumintensiven Zonen in der Innenstadt zu erreichen.

- Die Teilmaßnahmen Mönckebergstraße/Barkhof, Jakobikirchhof, Lange Mühren (Nord) und Bergstraße/Hermannstraße/Plan sind inzwischen

fertiggestellt. Die Teilmaßnahmen Alstertor, Speersort und Passagenviertel westliche Innenstadt mit Neuer Wall, Große Bleichen, Bleichenbrücke und Poststraße stehen noch aus und bedürfen weiterer finanzieller und verkehrspolitischer Prüfungen.

- In den vergangenen Jahren wurden nicht nur in der City, sondern auch in den Bezirkszentren zahlreiche Maßnahmen zur Erweiterung von Fußgängerbereichen umgesetzt. Als Beispiele seien die städtebauliche Aufwertung der Gehwegflächen in der Eppendorfer Landstraße, die Umgestaltung des Winterhuder Marktplatzes und die jüngst eingerichtete Fußgängerzone in der Rahlstedter Bahnhofsstraße genannt. Neben diesen Maßnahmen größeren Umfangs können Verbesserungen der Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen/ Fußgänger auch außerhalb der Bezirkszentren angezeigt sein. Als Beispiel sei hier die Straße „Schmuggelstieg“ in Langenhorn genannt, die auch für Radfahrerinnen/Radfahrer freigegeben ist (Abb. 4-48).





Abbildung 4-49

Fußgängerbrücke über den Binnenhafen

Die bisherige Politik der Stärkung der Bezirkszentren soll u. a. durch die Erweiterung von Fußgängerbereichen im Rahmen zur Verfügung stehender Haushaltsmittel fortgesetzt werden. Dabei ist insbesondere auch die Einrichtung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen (wie z. B. Bergstraße) in die Überlegungen einzubeziehen.

■ Auch im vorhandenen Straßennetz können und sollen noch weitere Verbesserungen für Fußgängerinnen und Fußgänger erreicht werden, z. B. durch Maßnahmen zur Verlagerung von quartiersfremdem Verkehr aus Wohngebieten auf weniger konflikträchtige Straßen, örtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen und Tempo-30-Zonen, Freihaltung von Gehwegflächen vom ruhenden Verkehr, Verbesserungen von Querungsmöglichkeiten und höhere Grünzeitanteile an Lichtsignalanlagen.

Die genannten Maßnahmen sind Gegenstand der laufenden Verkehrsplanungsarbeit vor Ort. Es wird darauf ankommen, in jedem Einzelfall die Umsetzbarkeit zu prüfen.

■ In Neubaugebieten mit Schwerpunkt Wohnungsbau werden die Belange der Fußgängerinnen und Fußgänger seit jeher besonders berücksichtigt. Mit separaten Fußwegen werden abseits der Straßen direkte und sichere Verbindungen zu wichtigen Zielen wie Einkaufszentren, Haltestellen des ÖPNV und Naherholungsgebieten hergestellt. Neuere Erschließungselemente wie verkehrsberuhigte Bereiche sowie befahrbare Wohnwege verdeutlichen, dass die Aufenthaltsfunktion Vorrang vor dem Kfz-Verkehr hat. Ausgeführte Beispiele für solche Erschließungen sind die Wohngebiete in Allermöhe, an der Hindenburgstraße in Alsterdorf und am Raakmoor in Langenhorn. Der Förderung des Zufußgehens kommt bei

künftigen Erschließungen für den Wohnungsbau eine unverändert hohe Bedeutung zu. Dabei sind für Teilbereiche von größeren neuen Wohngebieten auch Erschließungen mit einem autoarmen Wohnumfeld in die Überlegungen einzubeziehen.

Zum autofreien Wohnen ist ein Pilotprojekt an der Saarlandstraße schon teilweise umgesetzt.

■ Im Zuge von größeren Investitionsvorhaben des gewerblichen Sektors innerhalb des Stadtgefüges werden bei den dafür erforderlichen Erschließungsmaßnahmen regelmäßig auch die Belange des Fußgängerverkehrs in die Überlegungen einbezogen. Hier können für den Fußgängerverkehr häufig wirksame Verbesserungen erzielt werden. Als Beispiele seien genannt: Verkehrsberuhigung der Osterbekstraße im Zuge der Erschließung „Alstercity“ in Barmbek, Fußgängerbereiche in und um den sogenannten Fleethof am Alsterfleet und die kürzlich fertiggestellte Fußgängerbrücke über den Binnenhafen im Zuge der Bebauung der Kehrweidspitze (Abb. 4-49).

■ Von besonderer Bedeutung und charakteristisch für Hamburg sind Grünzüge und Wanderwege entlang von Wasserläufen und Wasserflächen, die als natürliche Gliederelemente attraktive Erholungsräume bieten. Im Landschaftsprogramm sind als landschaftsgliedernde Elemente u. a. Grünverbindungen enthalten, die im wesentlichen Fuß- und Radwegfunktion haben und es den Menschen ermöglichen sollen, im Grünen zu den Erho-

lungsgebieten in und vor der Stadt sowie zu den Arbeits-, Bildungs-, Einkaufs- und Freizeitstätten zu gelangen. Außerdem werden im Landschaftsprogramm auch straßenbegleitende „Grüne Wegeverbindungen“ als programmatische Darstellung aufgeführt. Hier wird es darauf ankommen, die im Landschaftsprogramm enthaltenen Ansätze in den nachfolgenden Planungsebenen, wie z. B. bei der Aufstellung von Bebauungsplänen, weiter zu konkretisieren.

#### 4.3.7 Öffentlichkeitsarbeit Umweltverbund

Ausgehend von den bisher gewonnenen positiven Erfahrungen wird die Öffentlichkeitsarbeit zugunsten des Umweltverbundes weiter betrieben, um Bevölkerung, Unternehmen, Interessenverbände und die im Bereich der Meinungsbildung und Medien Tätigen über die Möglichkeiten und Vorzüge der Benutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu informieren (Abb. 4-50). Auf diese Weise soll nicht nur ein Bewusstseinswandel, sondern tatsächliche Verhaltensänderung erreicht werden.



Abbildung 4-50

### 4.3.8 Maßnahmen im hamburgischen Straßennetz

---

Für die Abwicklung des öffentlichen Personenverkehrs, des Wirtschaftsverkehrs und des stadtteilverbindenden innerstädtischen Verkehrs besteht ein Netz von Straßen, das grundsätzlich von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen – insbesondere von Tempo-30-Zonen – ausgenommen bleibt. Dieses Netz, das sogenannte Vorbehaltsstraßennetz, sichert die Funktionsfähigkeit der Metropole Hamburg hinsichtlich des notwendigen Transports von Gütern und Personen. Diese deutliche Zuordnung von Verkehrsfunktionen auf bestimmte Straßenkategorien hat sich bewährt. Durch eine entsprechende Wegweisung werden die Kraftfahrzeugströme auf diesem Netz gebündelt. Die bereits in den vergangenen Jahren umgesetzten Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Hauptverkehrsstraßen und auf Autobahnen dienen vorwiegend der Sicherheit. Unter diesem Gesichtspunkt können auch künftig in Einzelfällen weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen notwendig werden.

Mit den im Handlungskonzept dargestellten Maßnahmen werden sich rund 15 % des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr gegenüber einer unbeeinflussten Trendentwicklung auf öffentliche Verkehrsmittel verlagern. Insgesamt gesehen wird die Verkehrsbelastung auf den Straßen zurückgeführt auf die Situation von 1990. Für Teilräume sind Tendenzen höherer Verkehrsentwicklung absehbar, z. B. im Einzugsbereich neuer Wohn- und Gewerbegebiete sowie bei Ring- und Tangentialverkehren.

Hier ggf. entstehende künftige Verkehrsengpässe müssen genauso wie bereits vorhandene Engpasssituationen darauf überprüft werden, ob stadt- und umweltverträgliche Maßnahmen für ihre Beseitigung entwickelt werden können. So soll zum Beispiel der Ring 2 darauf gutachterlich über-

prüft werden, ob Abschnitte an der Leistungsfähigkeitsgrenze so ausgebaut werden können, dass eine verbesserte durchgängige Verkehrsabwicklung möglich wird. Hierbei müssen städtebaulich verträgliche Lösungen gefunden werden.

Im übrigen leidet das Straßennetz im Bereich des Ringes 3 darunter, dass es keine durchgängig befahrbare Ringverbindung gibt. Besonders die Engpassbeseitigung und die Komplementierung des Ringes 3 zwischen Höltingbaum in Rahlstedt und der K 80 in Storman ist wünschenswert. Eine solche durchgängige Verbindung mit entsprechender Leistungsfähigkeit soll unter Beachtung der Stadt- und Umweltverträglichkeit entwickelt und realisiert werden.

Im Hauptverkehrsstraßennetz sind seit 1990 Verbesserungen zur Abwicklung des Verkehrs umgesetzt worden: Ausbau des Anckelmannsplatzes, Ausbau der Straße Nedderfeld, Ausbau des Knotens Rosenbrook/Tarpenbekstraße/Nedderfeld, Ausbau des Straßenzuges Plöner Straße – Leunastraße, Ausbau des Knotens Bergedorfer Straße/Sander Damm, Ausbau der Sieker Landstraße, Ausbau der Wedeler Landstraße, Ausbau des Knotens Bramfelder Straße/Berner Chaussee, Bau der Anschlussstelle Moorburg mit Ausbau des Straßenzuges Georg-Heyken-Straße – Fürstenmoordamm, Bau der Straße Papenreue.

Im übrigen werden aus städtebaulicher und stadtentwicklungspolitischer Zielrichtung Projekte entwickelt mit teilweise erheblichen verkehrlichen Konsequenzen:

#### ■ Hafen-City

Der Senat und die Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg haben 1997 beschlossen, das ca. 155 ha große Hafengebiet südlich der Speicherstadt zwischen

den Straßen Am Sandtorkai und Brooktorkai im Norden,

dem Oberhafen und Oberhafenkanal im Osten und der Norderelbe im Süden und Westen

zu einem gemischt genutzten, innerstädtischen Quartier für Wohnen, Kultur, Freizeit und Touris-

mus sowie Handel und Gewerbe umzugestalten. Dabei soll die Hamburger Innenstadt der Maßstab für den künftigen kompakt bebauten und urban gemischten Stadtteil sein. Hier entstehen etwa 1,5 Millionen Quadratmeter Bruttogeschossfläche; Wohnungen für ca. 10-12.000 Einwohner, Arbeitsplätze für ca. 20.000 Beschäftigte.

Das Plangebiet ist aufgrund seiner Lage ausschließlich über Brücken an das stadtseitige innerstädtische und regionale/überregionale Hauptverkehrsstraßennetz angebunden:

im Norden über die fünf Übergänge Niederbaumbrücke, Brooksbrücke, Kornhausbrücke, Oberbaumbrücke, Oberhafenbrücke

im Osten über die Freihafenelbbrücke von/in Richtung Süden sowie über die Zweibrückenstraße mit Anbindung an die Billhorner Brückenstraße – Neue Elbbrücken (B 4/75), die das Gebiet direkt an das regionale und überregionale Straßennetz anschließen.

Die Haupteerschließungsachsen für das Plangebiet bilden die Straßenzüge

Am Sandtorkai – Brooktorkai – Oberbaumbrücke und

Bei St. Annen – Versmannstraße.

Durch die U-Bahnstationen Baumwall (Linie U 3) und Meißberg (Linie U 1) wird der nördliche Bereich des Plangebietes an das Schnellbahnnetz angeschlossen.

Für das Plangebiet ist im Sommer/Herbst 1999 ein international ausgeschriebener städtebaulicher Ideenwettbewerb als kooperatives Verfahren durchgeführt worden. Wesentliches Ziel dieses Verfahrens war es, die Ideenformulierung für einen Masterplan zu erhalten, der über einen längeren Entwicklungszeitraum die Grundlage für städtebaulich und landschaftsplanerische Detailplanungen und die notwendigen Fachplanungen für die schrittweise Konkretisierung einzelner Teilbereiche der HafenCity sein kann. Auf der Grundlage der mit dem 1. Preis ausgezeichneten Wettbewerbsarbeit wurde dieser Masterplan entwickelt, in den auch die Anforderungen an eine sichere, lei-

stungsfähige und attraktive Verkehrserschließung der künftigen HafenCity eingeflossen ist. In Abhängigkeit von Art und Maß der geplanten Nutzungen und der räumlichen und zeitlichen Realisierungsabfolge werden die jeweils erforderlichen Verkehrserschließungsmaßnahmen vorgenommen. Die hierfür erforderlichen Untersuchungen sind angelaufen.

Bei der Realisierung einer Stadtbahn in Hamburg böte sich für die Hafencity eine Erschließung durch die Stadtbahn an.

#### ■ ZOB

Der „ZOB“ Hamburg entspricht hinsichtlich Verkehrsablauf, Attraktivität und Kundenservice nicht mehr den heutigen Anforderungen. Neben den großen Bahnhöfen und dem Flughafen stellt der „ZOB“ die dritte Säule für den Fernverkehr von und nach Hamburg dar. Darüber hinaus ist er ein betrieblich und verkehrlich bedeutender Punkt im ÖPNV-Netz der Hansestadt. Insgesamt sind jährlich rd. 165.000 Busfahrten und knapp 3 Mio. Fahrgäste auf dem „ZOB“ zu verzeichnen. Davon sind jährlich rd. 20.000 Fahrten mit rd. 1,9 Mio. Fahrgästen dem Gelegenheitsverkehr zuzurechnen.

Diese verkehrlichen Funktionen bestimmen seine zentrale Lage sowie die Zuordnung und Orientierung zum Hauptbahnhof, dem wichtigsten Fernverkehrs- und Schnellbahnbahnhofs Hamburgs. Mit dem Umbau – als Ergebnis eines städtebaulichen Realisierungswettbewerbs – wird der „ZOB“ den künftigen verkehrlichen Anforderungen gerecht und zusammen mit seinen Serviceausstattungen eine städtebaulich wie auch funktional attraktive Anlage des ÖPNV. Zur Zeit laufen die vorbereitenden Planungsarbeiten. Mit einem Baubeginn ist noch in diesem Jahr zu rechnen.



## 4. Handlungskonzept

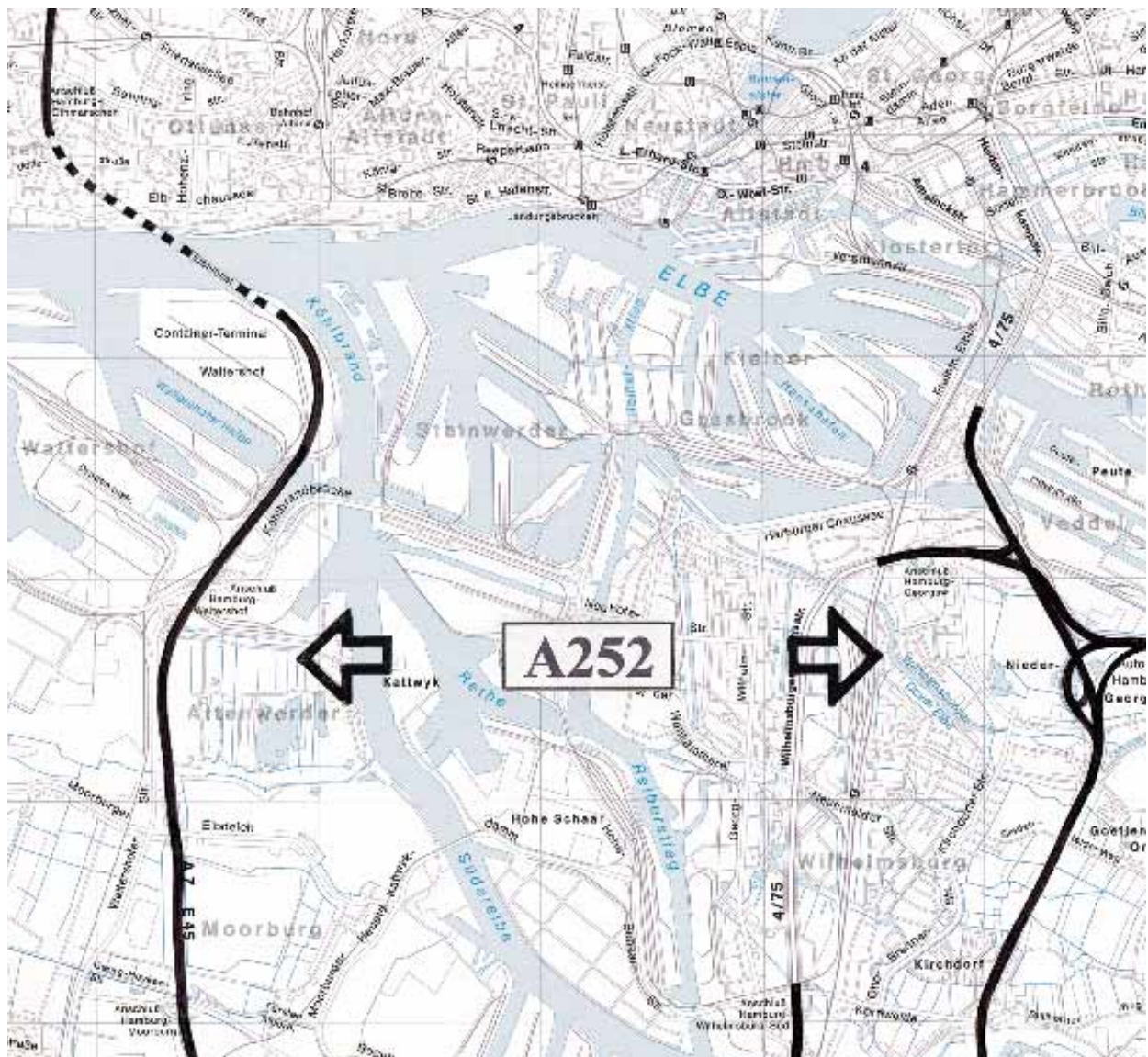
### ■ ARENA

Zum Bau der ARENA am Volksparkstadion ist die Entscheidung des Senats gefallen. Der durch die ARENA verursachte Verkehr wird sicher und für das Umfeld verträglich abgewickelt. Alle Karten für Heimspiele des HSV sowie für Großveranstaltungen in der Arena werden mit einer HVV-Fahrtberechtigung versehen. Im unmittelbaren Umfeld von ARENA und Volksparkstadion werden rd. 5350 Stellplätze zur Verfügung stehen. Mit diesem Angebot wird deutlich mehr als der Bedarf an Stellplätzen der ausverkauften ARENA abgedeckt. Die Zuweisung auf die Parkplätze erfolgt über ein um-

fangreiches Parkleitsystem. Die planerischen Einzelheiten sind derzeit noch nicht abgeschlossen.

### ■ Hamburg Messe

Die Hamburg Messe soll am bestehenden Standort entwickelt werden. Die beabsichtigte Neustrukturierung mit verbesserter Anlieferung von Aufbauteilen und Ausstellungsobjekten, mit Schaffung von Stellplätzen für Messebesucher und der Einrichtung eines Parkleitsystems lässt darüber hinaus auch eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Umfeld erwarten. Zur Zeit laufen die planerischen Untersuchungen hierzu.





Bis zum Planungshorizont 2010 sollen folgende Maßnahmen durchgeführt worden sein:

### Hafenquerspange

Die Bundesautobahn A252 (Hafenquerspange) ist Bestandteil des Transeuropäischen Netzes (TEN) und insofern von hoher Bedeutung für den Fernverkehr. Sie verschafft gegenüber der derzeitigen Verkehrsführung über das Maschener Kreuz eine deutlich verkürzte Verbindung zwischen den Autobahnen A1 und A7. Gleichzeitig wird die Erreichbarkeit der Hafenanlagen für den Straßenfernverkehr aus allen Zulaufrichtungen qualitativ hochwertig verbessert.

Die Hafenquerspange (A 252) soll zudem als Verbindung zwischen den Autobahnen A 1 und A 7 die Aufgabe übernehmen, ost-west-gerichteten Fernverkehr aus dem bestehenden innerstädtischen Straßennetz abzuführen und zu bündeln.

Die Umgehung Veddel als erster Bauabschnitt der A 252 ist 1990 dem Verkehr übergeben worden und hat lokal zu deutlichen Entlastungen geführt.

Der entscheidende

Beitrag ist jedoch von dem Lückenschluss zwischen Veddel und Waltersdorf zu erwarten. Die Planungsvorbereitungen für diesen Abschnitt, der im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes enthalten ist, wurden 1994 aufgenommen. Derzeit wird mit Umweltverträglichkeitsstudien und verkehrstechnischen Untersuchungen nach einer verträglichen Trasse für die Hafenquerspange gesucht. Ergebnis des Verfahrens wird die Linienbestimmung durch den Bundesminister für Verkehr sein. Es zeichnet sich ab, dass eine am

südlichen Rand des mittleren und östlichen Freihafens verlaufende Nordtrasse die verkehrlich und stadtverträglich beste Lösung bietet. Aus Hamburger Sicht könnte mit dem Bau der Hafenquerspange abhängig vom Verlauf des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2005/6 begonnen werden (Abb. 4-51).

### Umgehung Fuhlsbüttel

Die Umgehung Fuhlsbüttel, mit der eine neue Verbindung zwischen Alsterkrugchaussee/ Sengelmannstraße und Krohnstieg geschaffen und mit dem Ausbau des Swebenweges die Verbindung

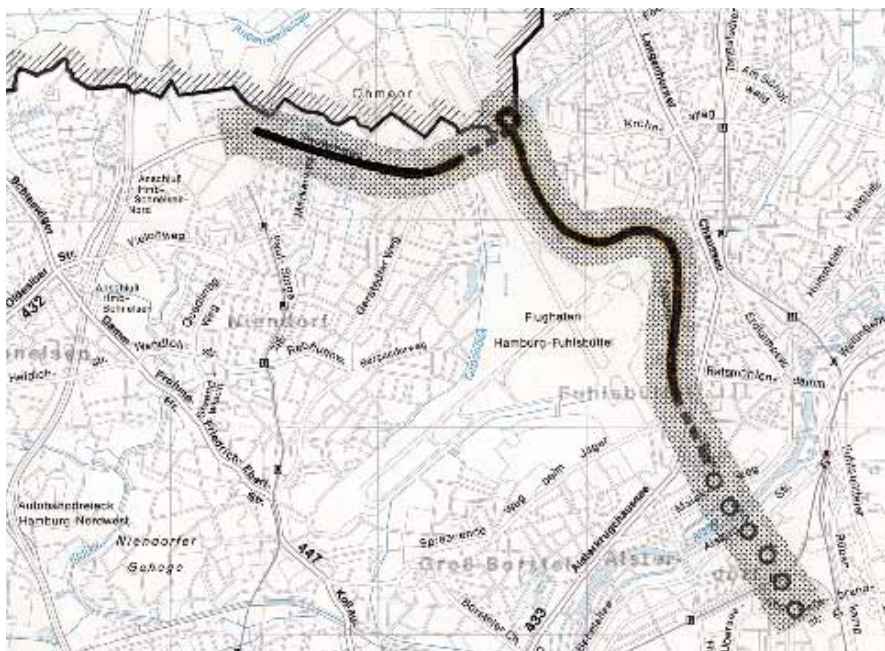


Abbildung 4-52

zur A7 verbessert wird, wurde im Juni dieses Jahres eröffnet (Abb. 4-52).

Mit dieser Maßnahme gelingt es,

- eine verkehrlich und städtebaulich attraktive Anbindung des Flughafens Hamburg zu schaffen,
- den Straßenzug Alsterkrugchaussee – Langenhorner Chaussee zu entlasten, Schleichverkehr als Voraussetzung für eine Verkehrsberuhigung in Langenhorner Wohngebieten zu unterbinden und Unfallbrennpunkte zu entschärfen sowie

## 4. Handlungskonzept

- die Verkehrsabwicklung im Zuge des Ringes 3 durch die Erweiterung des Kronstiegtunnels und den Ausbau des Swebenweges zu verbessern.

Im Zusammenhang mit der Umgehung Fuhlsbüttel steht die Verbesserung der Verkehrsführung der Sengelmannstraße (Abb. 4-53), weil die Bündelungswirkung der Umgehung Fuhlsbüttel auch zu erhöhtem Verkehrsdruck in die Sengelmannstraße führt.

Ein Ausbau unter der Voraussetzung einer gleichberechtigten Verkehrsführung von ÖPNV- und Kfz-Verkehr soll die notwendige Entlastung schaffen. Im Raum Barmbek sind dadurch keine zusätzlichen Belastungen zu erwarten. Die Ver-

besserung der Sengelmannstraße wird unter Einbeziehung der Randnutzungen an dieser Hauptverbindung geplant. Dabei wird der Metropolfunktion des Flughafens und seines Umfeldes Rechnung getragen.

Bei der verbesserten Verkehrsführung auf dem Straßenzug BAB A 7 – Swebenweg – Umgehung Fuhlsbüttel-Sengelmannstraße ist nicht zu befürchten, dass der Fernverkehr über den Ring 2 hin zu der A 24 nach Berlin fährt. Der Fernverkehr aus dem Raum Neumünster/Kiel und jenseits davon ist mit den Autobahnen A 7 und den ausgebauten Bundesstraßen B 205 und B 404 (künftig A 21) deutlich besser bedient, um auf die A 24 nach Berlin zu gelangen (Abb. 4-54).

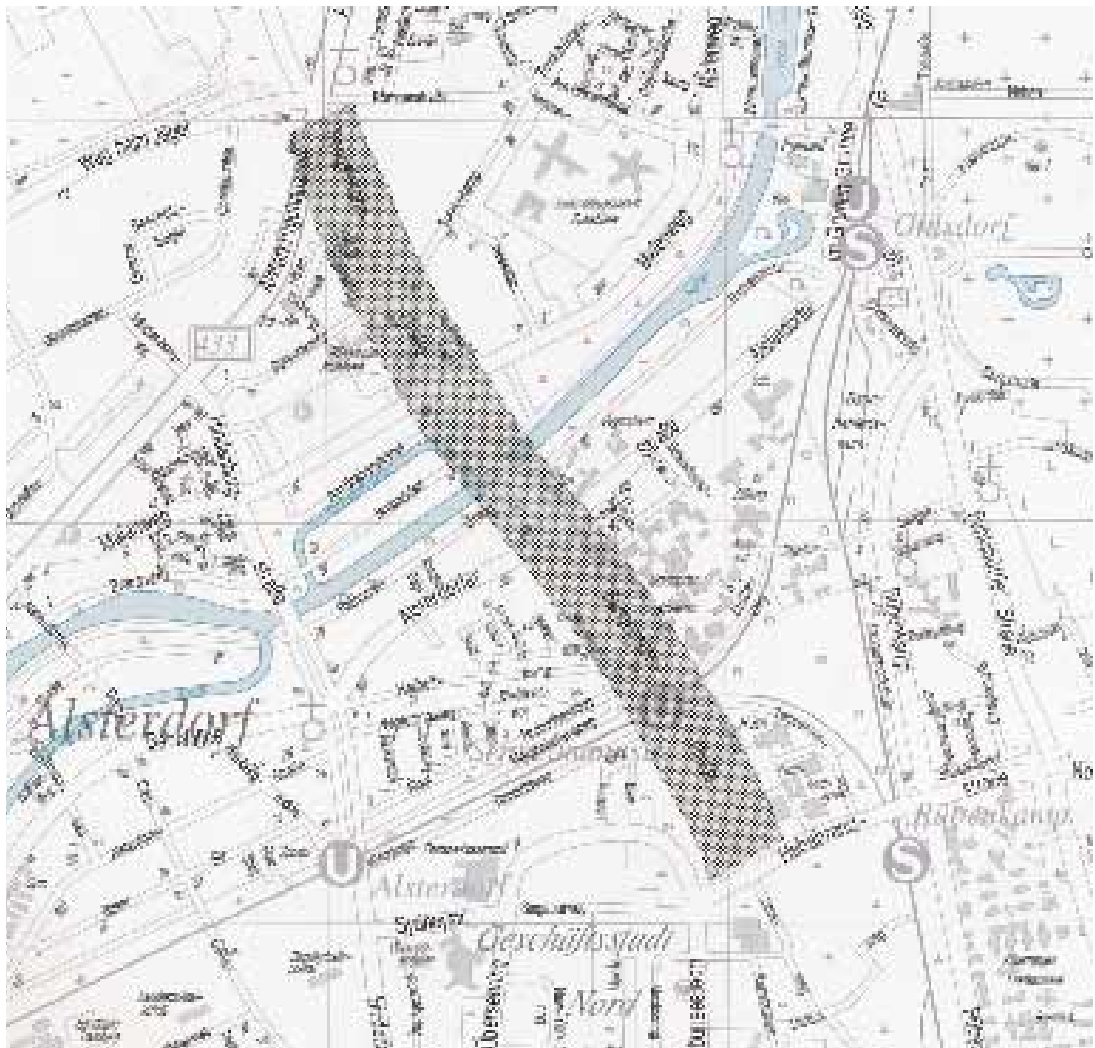


Abbildung 4-53



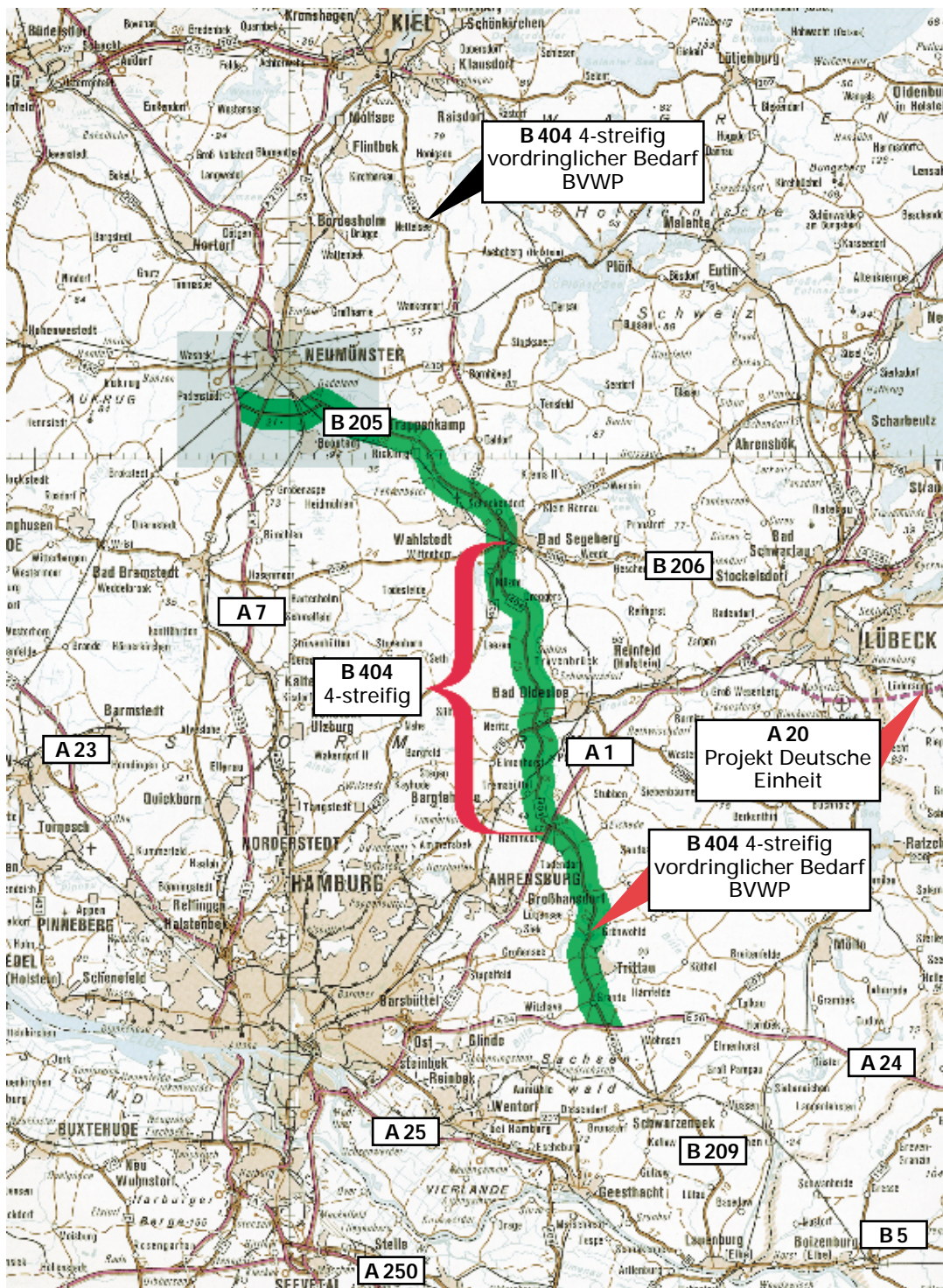


Abbildung 4-54

### Verlängerung Friedrich-Ebert-Damm zwischen Tegelweg und Eckerkoppel

Der Straßenzug Friedrich-Ebert-Damm – Berner Heerweg – ist eine wichtige radiale Hauptverkehrsstraße im Nordosten Hamburgs. Er verbindet

die Innere Stadt (innerhalb des Ring 2) mit den Stadtteilen Farmsen, Berne und Volksdorf und ist zwischen Berne und dem Ring 2 vierspurig bis auf ein ca. 1 km langes Teilstück zwischen Tegelweg

## 4. Handlungskonzept

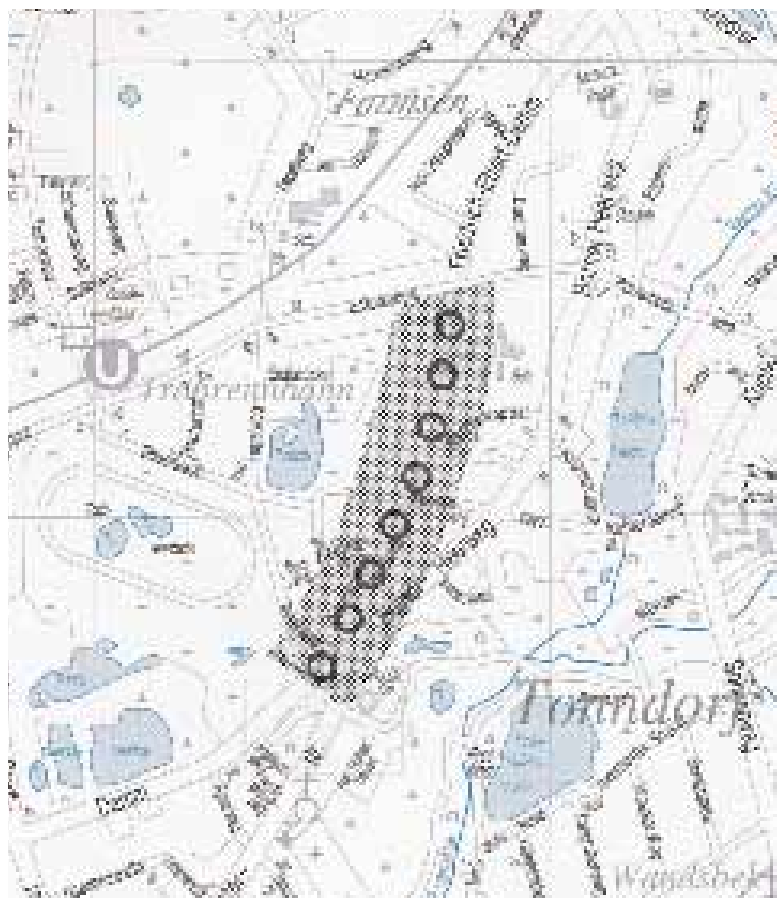


Abbildung 4-55

und Eckerkoppel ausgebaut (Abb. 4-55). Wegen dieses fehlenden Verbindungsstückes verläuft der Kraftfahrzeugverkehr zwischen dem Einkaufszentrum Farmsen und dem Tegelweg über den dort zweispurigen Berner Heerweg, an den auf beiden Seiten Wohnbebauung angrenzt.

Durch die Schließung der verbliebenen Netzlücke im Zuge des Friedrich-Ebert-Dammes wird eine nachhaltige Entlastung des südlichen Berner Heerweges und der betroffenen Anlieger erwartet. Zugleich könnte im Zuge der notwendigen

Umgestaltung der heutigen Kreuzung Tegelweg/Walddorferstraße eine Verkehrsentslastung auch der Walddorferstraße erreicht werden.

### **Ausbau Nedderfeld auf vier Fahrstreifen**

Der Ausbau der Straße Nedderfeld auf vier Fahrstreifen ist Bestandteil des Konzepts zur Entlastung des Stadtteils Groß Borstel vom Durchgangsverkehr (Abb. 4-56). In einer ersten Stufe wurde die Straße Nedderfeld zunächst auf zwei durchgehende Fahrstreifen mit gesonderten Linksabbiegemöglichkeiten auf die anliegenden Grundstücke ausgebaut. Zur weiteren Entlastung Groß Borstels vom Durchgangsverkehr ist der vierspurige Ausbau der Straße Nedderfeld sinnvoll.

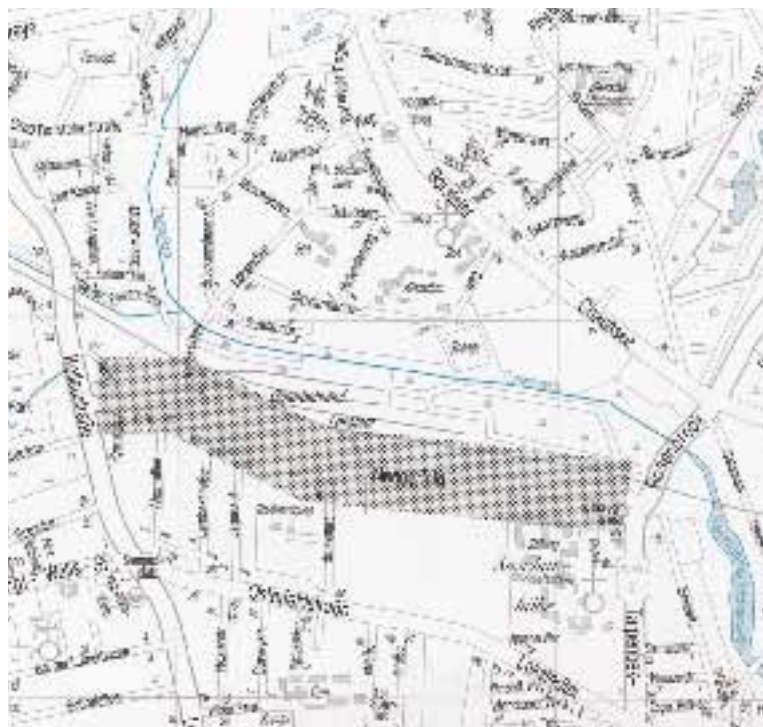


Abbildung 4-56



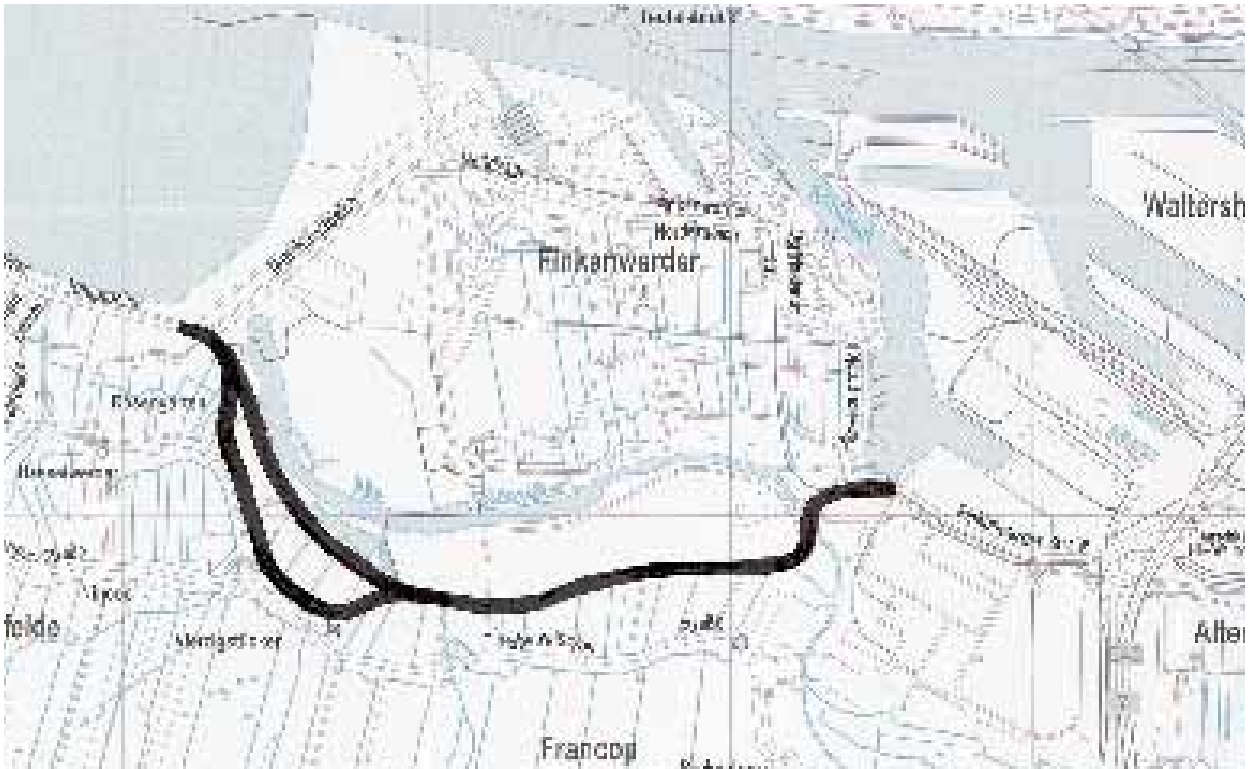


Abbildung 4-57

### Verbesserung der Anbindung

#### der DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH

Die DaimlerChrysler Aerospace Airbus GmbH (DA) als einer der größten Arbeitgeber in Hamburg benötigt wegen des entsprechend hohen Verkehrsaufkommens eine Anbindung an das Hamburger Straßennetz mit möglichst wenig Behinderungen. Die gegenwärtig laufende und auch für die Zukunft beabsichtigte Produktionsausweitung machen diese Maßnahme besonders dringlich.

Die Erweiterung der DA wird zu einem Anstieg der Verkehrsbelastungen führen. Die damit verbundenen prognostizierten Querschnittsbelastungen sind zwar „verkraftbar“ – d. h. die Leistungsgrenzwerte werden noch nicht erreicht – aber die derzeitigen Stauerscheinungen werden nach Häufigkeit und Dauer zunehmen.

Eine BAB 26 wird voraussichtlich wegen ihrer Lage und Verknüpfung keinen nachhaltigen Beitrag zur Entschärfung der Situation für den DA-Verkehr bringen. Aufgrund von Untersuchungen

wird erwartet, dass die DA-Trasse für die Verkehrsanbindung der DA eine deutliche Verbesserung bringen wird.

Die DA-Trasse wird umgehend planerisch gesichert. Der Senat hat sich im Juli 2000 für eine Trassenführung südlich der Alten Süderelbe entschieden. Diese Trasse weist derzeit noch zwei Varianten (Abb. 4-57) auf, über die anhand vertiefender fachlicher Erwägungen entschieden werden soll. Auf die Aussagen zur A 26 in Ziff. 4.2.4 wird verwiesen.

#### Aufhebung der Bahnübergänge in Wandsbek

Der im Bezirk Wandsbek fast auf der ganzen Länge ebenerdig verlegte Bahnkörper der Schienenstrecke Hamburg-Lübeck kreuzt zwischen dem Bahnhof Hasselbrook und der Landesgrenze zahlreiche Straßen und Wege. Nach Untersuchung verschiedener Lösungsmöglichkeiten haben die ehemalige Deutsche Bundesbahn und die Freie und Hansestadt Hamburg 1990 eine Rahmenver-



## 4. Handlungskonzept



Abbildung 4-58

einbarung zur Aufhebung der damals 14 noch vorhandenen höhengleichen Bahnübergänge im Bezirk Wandsbek geschlossen (Abb. 4-58).

Beiderseits der Strecke finden sich alle Bereiche städtischen Lebens: Wohnen, Arbeiten, Erholen. Die beschränkten Bahnübergänge trennen die innerörtlichen Bezüge. Die steigende Belastung der Schienenstrecke mit entsprechenden Schließdauern der Schranken haben hier zu immer unerträglicheren Verhältnissen für den querenden Fußgänger-, Rad-, Bus- und Kfz-Verkehr geführt. Die Aufhebung der Bahnübergänge wird

hier zu nachhaltigen Verbesserungen – auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit – führen.

Die einzelnen Baumaßnahmen sind in vielfältiger Weise untereinander verknüpft und müssen z. B. wegen der Erfordernis von leistungsfähigen Umleitungsstrecken und des Ineinandergreifens von Planfeststellungsverfahren und Bebauungsplänen zeitlich gestaffelt in Angriff genommen werden. Die Maßnahmen „Holstenhofweg“ und „Luetkensallee“ sind inzwischen fertiggestellt. Die Maßnahme „Tonndorfer Weg“ befindet sich zur Zeit im Bau. Die Vorbereitungen für die anderen Maßnahmen werden vorangetrieben.

## Güterverkehrszentren

In Hamburg sollen Güterverkehrszentren (GVZ) in Altenwerder und Moorfleet (Abb. 4-59) eingerichtet werden. Güterverkehrszentren als Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern unterstützen die Verlagerung von der Straße auf die Schiene und ermöglichen eine bessere Auslastung von Transportkapazitäten sowie eine bessere Güterverteilung in der Stadt. Durch kompakte Bauweisen bewirken Güterverkehrszentren eine bessere Flächenausnutzung gegenüber herkömmlichen Transportgewerbegebieten. Außerdem sollen regionale Güterverteilzentren auf privatwirtschaftlicher Basis angeregt werden.

Der GVZ-Standort Altenwerder ist Bestandteil der Hafenerweiterung Altenwerder und umfasst neben den Flächen für den Hafenumschlag Flächen für Logistik, Lagerei, Bearbeitung der Güter und Umschlag Straße-Schiene. Die Planungen für das GVZ Altenwerder werden in Abstimmung mit den infrastrukturellen Maßnahmen der Hafenerweiterung vorangetrieben.

Für das Güterverkehrszentrum Hamburg-Ost wurde ein umsetzungsreifes, marktfähiges Kon-

zept entwickelt. Dieses Konzept beruht auf der Einrichtung eines kompakten GVZ-Kernbereichs in Hamburg-Moorfleet. Die in unmittelbarer Nähe gelegene Anlage für den kombinierten Ladungsverkehr (KLV) Hamburg-Billwerder der DB AG und das Transportgewerbegebiet Billbrook werden in die Konzeption für das GVZ Hamburg-Ost einbezogen. Zur Verbesserung der Anbindung des vorhandenen Gewerbegebietes Allermöhe an das Autobahnnetz ist die Verlängerung der Straße Rundgedamm bis zur Anschlußstelle „Moorfleet“ erforderlich. An dieser Straße liegt auch das GVZ. Das Investorenauswahlverfahren ist abgeschlossen, das Grundstück ist anhand gegeben.

Die Konzeption des Bundes für Standorte von Güterverkehrszentren in Deutschland (Masterplan) sieht im nördlichen Umland Hamburgs ein weiteres GVZ im Raum Neumünster vor. Von diesem GVZ sind positive Effekte für den nördlichen Teil der Metropolregion zu erwarten.

Gemäss der bereits eingeleiteten Entwicklung ist absehbar, dass der städtische Güterverkehr durch City-Logistik verringert und umweltfreundlicher abgewickelt werden kann. Unter City-Logi-



Abbildung 4-59

## 4. Handlungskonzept

---

stik lässt sich eine Reihe von Maßnahmen zusammenfassen wie z. B. Bündelung der Transportmengen, Belieferung bei zeitlicher Beschränkung von Liefer- und Ladezeiten, Informationsvernetzung zwischen Lieferanten, Transportwirtschaft und Empfänger, innerstädtische Güterverteilzentren, besondere Fahr- und Anlieferzonen mit zeitlicher Entzerrung der Lieferzeit für lärm- und abgasreduzierte City-Lkw, Einkaufsgepäcktransport-service.

Die Transportwirtschaft hat in Hamburg und in anderen Städten die Initiative zur Entwicklung und Ausweitung von City-Logistik-Angeboten ergriffen, ohne dass es dazu staatlicher Einflussnahme bedurft hätte. Diese Entwicklung kann durch die Fortführung einer Politik des Interessenausgleichs sowie die Förderung logistischer Modellprojekte unterstützt werden.

### 4.3.9 Lenkung des ruhenden Verkehrs

---

Die Konzentration von Nutzungen in der Innenstadt und in den Bezirkszentren erzeugt in einem Umfang Kfz-Verkehr, der im vorhandenen Straßennetz nicht abgewickelt werden kann. Es ist daher notwendig, das jeweilige Stellplatzangebot als Quelle und Ziel von Fahrten so zu begrenzen, dass das Verkehrsaufkommen dieser Bereiche in Übereinstimmung mit der Leistungsfähigkeit der Zufahrtsstraßen steht. Als Steuerungsinstrument dient dabei die Begrenzung der bei Neubauten tatsächlich zu bauenden Stellplätze, die in einer Globalrichtlinie differenziert nach Nutzungsarten festgelegt sind. Verkehrspolitisch verträglich ist dieser Ansatz, weil die sogenannten Minderungsgebiete gut mit attraktiven öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden. Dieses seit langem bewährte Steuerungsinstrument gilt es in den Grundzügen zu erhalten.

Insgesamt steht in der Hamburger Innenstadt zurzeit ein Parkraumangebot von rd. 33.000 öffentlichen und privaten Stellplätzen zur Verfügung

(Abb. 4-60). Zum Vergleich: 1990 waren es ca. 30.000. An der Entwicklung des öffentlich zugänglichen Parkraumangebotes im Straßenraum und in den Parkhäusern der Innenstadt zeigt sich, dass der Ansatz der Bewirtschaftung des Parkplatzangebots im öffentlichen Raum konsequent verfolgt wird. Innerhalb dieser Gruppe spielen die Stellplätze im öffentlichen Straßenraum eine besondere Rolle. Sie sind inzwischen nahezu vollständig mit Parkuhren, Parkscheinautomaten, Parkscheiben und Anwohnerparken bewirtschaftet. Ihr Anteil an allen öffentlichen Stellplätzen betrug 1999 rund ein Drittel.

Zur Lenkung des Parksuchverkehrs ist für die Hamburger Innenstadt ein modernes, dynamisches Parkleitsystem eingerichtet worden. Hieran sind rd. 30 Parkhäuser mit rd. 9.200 Stellplätzen angeschlossen. Das Parkleitsystem führt ortsunkundige Autofahrerinnen/Autofahrer auf direktem Wege zu freien Stellplätzen in die Innenstadtbereiche Hafen/Michel, Jungfernstieg und Mönckebergstraße. Derzeit sind in der Regel selbst zu Spitzenzeiten in den Parkhäusern der Hamburger Innenstadt noch freie Kapazitäten vorhanden. Das Handlungskonzept ist darauf ausgerichtet, dass die Erreichbarkeit der City mit dem Pkw auch künftig gewährleistet ist.

Die Gebühren für das Parken im Straßenraum sind in Hamburg in ihrer Höhe so gestaffelt (0,5, 1,0 und 2,0 DM je angefangene halbe Stunde), dass für die Autofahrerinnen/Autofahrer in Abhängigkeit von der Knappheit des Angebots und der Nachfrage der wirtschaftliche Wert des Parkplatzes erkennbar wird. Damit wird erreicht, dass diese Plätze nicht von Dauerparkern blockiert werden und freie Parkplatzkapazitäten die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Pkw gewährleisten. Im Sinne einer Verlagerung des Berufspendlerverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel sollen Parkgebühren so gestaltet werden, dass kurzfristiges Parken begünstigt wird und insgesamt eine Verlagerung vom Parken am Straßenrand hin zu einer Benutzung von Parkhäusern stattfindet. Da-



## Entwicklung der Stellplätze in der Hamburger Innenstadt in Tausend

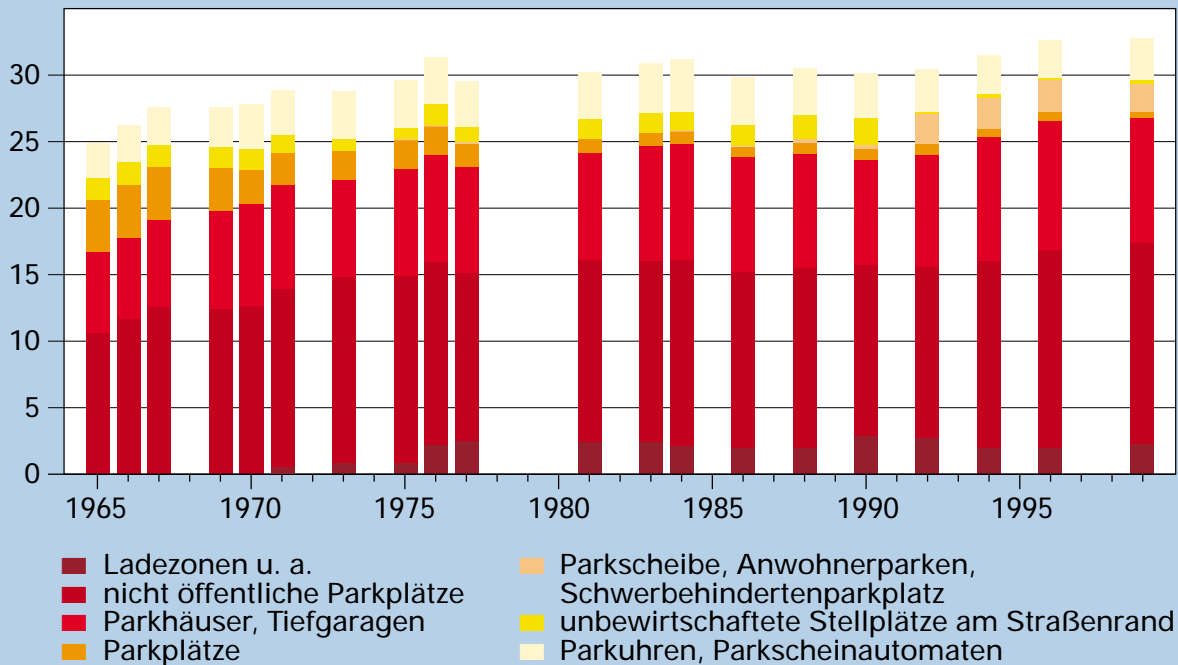


Abbildung 4-60

bei sind die Hamburger Gebühren mit 4 DM/h in zentralen Bereichen mit hoher Nachfrage nach Kurzzeitparkplätzen mit denen anderer Großstädte, z. B. Berlin (4 DM/h), München (5 DM/h) und Köln (4 DM/h) vergleichbar. Falls die Verkehrsentwicklung es notwendig macht, könnte mittel- bis langfristig eine weitere Erhöhung der Parkgebühren erwogen werden. Einzubezieh in diese Entscheidung ist die hohe Bedeutung der verkehrlichen Erreichbarkeit für den innerstädtischen Einzelhandel, auch mit dem Individualverkehr.

Wesentliche Voraussetzung für das Funktionieren der Parkraumbewirtschaftung ist die angemessene Überwachung des ruhenden Verkehrs. Dies wiederum bedeutet, dass den örtlich zuständigen Polizeirevieren und Polizeikommissariaten ausreichende personelle Kapazitäten (Angestellte im Außendienst, AiA) zur Verfügung gestellt werden. Die Einsatzkräfte werden flexibel entsprechend dem Grad der Missachtung der Verkehrsregeln eingesetzt. Der Bund hat in der Vergangenheit

spürbare Anhebungen der Verwarn- und Bußgelder für Verstöße gegen die StVO im ruhenden Verkehr vorgenommen.

Besonders in den älteren Wohngebieten der Inneren Stadt gibt es ein merkbares Defizit verfügbarer Stellplätze im Vergleich zu den vorhandenen Kfz der Bewohnerinnen/Bewohner. Dies ist darauf zurückzuführen, dass beim seinerzeitigen Bau der Wohngebäude – anders als heute – keine privaten Stellplätze hergestellt werden mussten. Der nachträgliche Bau von Stellplätzen in Hoch- oder Tiefgaragen erfordert Platz, einen Betreiber und ist teuer. Aus diesem Grunde werden die unrentierlichen Kosten mit Zuschüssen aus angesammelten Ausgleichsbeträgen gefördert, wenn Platz vorhanden und ein Betreiber bereit ist. Unter dieser Voraussetzung ist zu prüfen, wo verstärkt bei Stellplatzengpässen Quartiersgaragen errichtet werden können. Dies muss nachfolgend begleitet werden von Maßnahmen, die das Wohnumfeld verbessern.



## 4. Handlungskonzept



Abb. 4-61

Gebiete mit Anwohnerparken

Anwohnerparken ist in fünf Bereichen der Inneren Stadt eingerichtet worden. Aufgrund der bisher gewonnenen Erfahrungen wird untersucht, ob bei Anwohnerparken in weiteren Bereichen und im Umfeld besonderer Nutzungen wie z. B. EKZ – Hamburger Straße Verbesserungen zu erwarten sind (Abb. 4-61). Dies ist u.a. abhängig von der anstehenden Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung.

### 4.3.10 Verkehrsberuhigung in Wohngebieten

Vor Jahren begann Hamburg mit der Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen in Wohngebieten. Alle damals bereits vorliegenden Erkenntnisse und Erfahrungen, die zu beachtenden Planungsgrundsätze und Voraussetzungen sowie das Repertoire möglicher Maßnahmen wurden in einem Konzept zusammengefasst, das bis heute Grundlage und Richtschnur für die gezielte Verbesserung der Wohn- und Umweltbedingungen sowie der Sicherheit der Menschen in der Stadt ist. Die seinerzeit verfolgten Ziele waren:

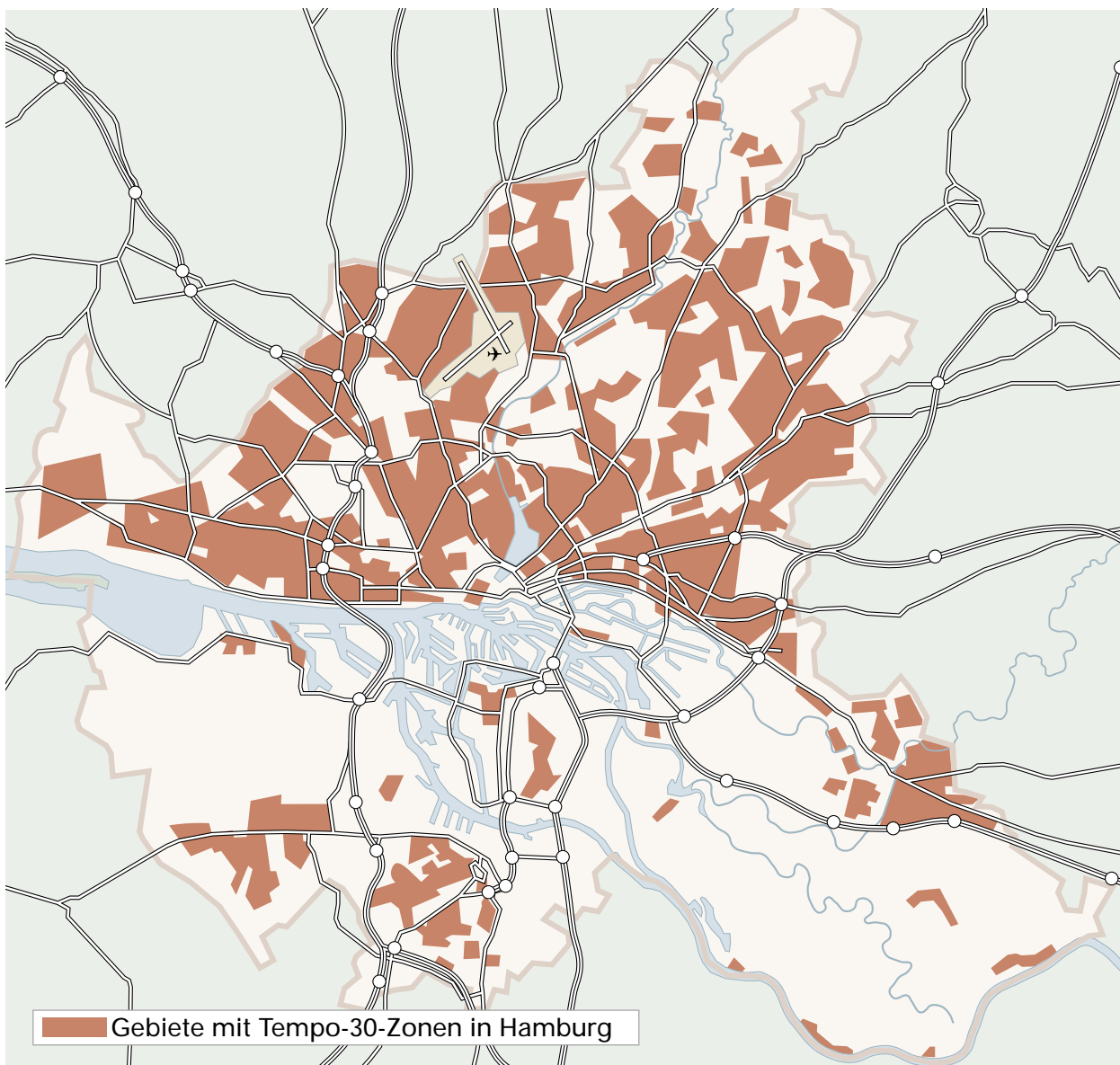


Abbildung 4-62 -

- Verminderung der Unfallgefahren,
  - Wiedergewinnung der Ruhe für die Bewohnerinnen und Bewohner,
  - mehr Bewegungsfreiheit für die Fußgängerinnen und Fußgänger,
  - Minderung der Beeinträchtigung durch Lärm und Abgase und
  - eine freundliche Gestaltung des Wohnumfeldes.
- Diese Ziele haben an Gültigkeit und Berechtigung seither nichts verloren.

Als Bestandteil der zahlreichen Projekte der Stadterneuerung lagen die ersten Schwerpunkte

der Verkehrsberuhigung in den Altbauwohngebieten, um hier neben der Sanierung und Modernisierung der Bausubstanz auch ein adäquates und attraktives Wohnumfeld zu schaffen. Das Spektrum der eingesetzten baulichen Maßnahmen erstreckt sich von kleineren Korrekturen an Anliegerstraßen einschließlich Begrünung über den aufwendigen Umbau zu platzartigen Aufenthaltszonen und „verkehrsberuhigten Bereichen“

bis hin zum Ausbau des Hauptverkehrsstraßennetzes als Voraussetzung für eine durchgreifende Verkehrsentslastung eines Quartiers. Auf diese Weise sind z. B. das Phoenix-Viertel in Harburg, die Bellealliancestraße und das Schanzenviertel sowie Quartiere in Altona-Altstadt und Ottensen umgestaltet worden.

Es zeigte sich bald, dass eine umfassende Verkehrsberuhigung mit den Mitteln der baulichen Umgestaltung allein nicht zu schaffen ist. Hier entwickelte Hamburg ein Konzept zur flächenhaften Verkehrsberuhigung durch die Einrichtung von „Tempo 30-Zonen“ (Verlangsamung des Verkehrs in Wohngebieten). Ziel dieser flächenhaften Verkehrsberuhigung ist es vor allem, möglichst ohne kostenintensive bauliche Maßnahmen die Verkehrssicherheit für die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im unmittelbaren Wohnumfeld in erster Linie durch die Herabsetzung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten zu erreichen ohne die Durchlässigkeit des Straßennetzes für den Anliegerverkehr zu schmälern.

In Hamburg sind mehr als 700 Tempo 30-Zonen eingerichtet worden (Abb. 4-62). Rund 45% des gesamten Hamburger Straßennetzes von rd. 3.900 km ist in eine Tempo 30-Zonenregelung einbezogen. Damit ist ein, auch auf die Nutzungen und die Erfordernisse der Metropole Hamburg abgestimmtes, ausgewogenes Vorbehaltsstraßennetz vorhanden. Eine Ausweitung der Tempo 30-Zonen ist daher nur noch in begrenztem Umfang möglich.

Entscheidend für die eingetretene weitgehende Akzeptanz der Ausweisung von Tempo 30-Zonen in Hamburg ist die Vorgabe, Tempo 30-Zonen nur in Wohngebieten bzw. in Gebieten mit überwiegender Wohnnutzung einzurichten sowie das Freihalten eines zugehörigen Vorbehaltsstraßennetzes. Für Straßen in Gewerbegebieten und für

außerhalb von abgeschlossenen Wohngebieten verlaufende Straßen ist die Tempo 30-Zonenregelung nicht geeignet. Dieses bundesweit wegweisende Modell einer flächenhaften Verkehrsberuhigung hat sich in Hamburg bewährt.

### 4.3.11 Jobticket

---

Unter dem Stichwort Jobticket wird verstanden, dass den Beschäftigten auf Grund von Vereinbarungen der Tarifparteien eine ÖPNV-Zeitkarte zur Verfügung steht. Damit kann der Zeitkarteninhaber den ÖPNV ohne weitere Kosten nutzen, während für dieselbe Fahrt mit dem Pkw nach wie vor Kosten entstehen würden. Diese Möglichkeit zur Einsparung von Kosten für eine konkret anstehende Fahrt kann in vielen Fällen eine Entscheidung zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel bewirken.

Das Großkundenabonnement (GKA) des HVV kann als ein Vorläufer des Jobtickets betrachtet werden. Der HVV bietet das GKA in verschiedenen Varianten an, die ständig weiterentwickelt werden. Abbildung 4-63 zeigt die positive Entwicklung in diesem Bereich.

Das zu beobachtende Engagement von Unternehmen und Gewerkschaften lässt erkennen, dass Tarifvereinbarungen unter Einbeziehung von Nutzungsberechtigungen für öffentliche Verkehrsmittel künftig keine Utopie sein müssen. So hat z. B. die Versicherungswirtschaft als erste Branche einen Tarifvertrag abgeschlossen, der die Zahlung eines Fahrgeldzuschusses zu Fahrkarten des ÖPNV vorsieht. Die Baubehörde wird über den HVV diese Entwicklung mit Informationsangeboten an weitere Tarifpartner und PR-Maßnahmen fördern und – wenn gewünscht – moderierende Unterstützung anbieten. In den Tarifverhandlungen für den öffentlichen Dienst strebt Hamburg an, ggf. im Rahmen einer regionalen Öffnungsklausel, den Arbeitgeberzuschuss für das Großkundenabonnement II in das Gesamtvolumen der

## Teilnahmeentwicklung beim Großkundenabonnement

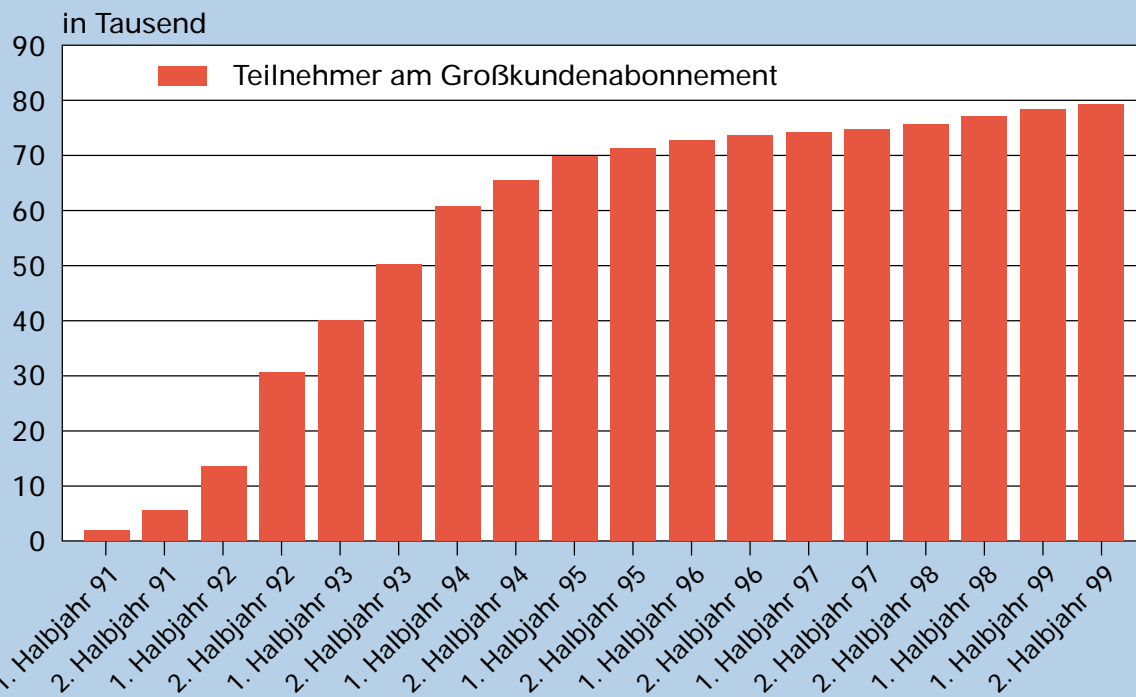


Abbildung 4-63

Tarifvereinbarungen einbeziehen, um das GKA II als Jobticket für den öffentlichen Dienst der Stadt einzuführen, ohne dass es zu einer über das Gesamtvolumen der Tarifvereinbarung hinausgehenden Haushaltsbelastung kommt. Hinsichtlich der Finanzierung ist zu berücksichtigen, dass es bei den generell vorhandenen Kapazitäten in den Verkehrsmitteln mit den dann zu erwartenden steigenden Fahrgastzahlen zu Mehreinnahmen des HVV und somit zu einer Verminderung des Zuschussbedarfs und einer Entlastung des Haushalts kommt.

### 4.3.12 Car-sharing

In den vergangenen Jahren sind in rund 130 deutschen Städten, darunter auch Hamburg, Car-sharing-Organisationen mit stetig steigenden Teilnehmerzahlen entstanden, die ihren Mitgliedern

die gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen ermöglichen.

Die Fahrzeuge werden den Teilnehmern im Rahmen von Nutzungsverträgen dezentral an wohnungsnahen Standorten zur Verfügung gestellt (Abb. 4-64). Die Buchung der Fahrzeuge erfolgt telefonisch. Die Fahrzeugnutzung wird im allgemeinen nach Zeit und Wegstrecke abgerechnet.

In Hamburg gibt es bereits ca. 3.600 Teilnehmerinnen/Teilnehmer bei ca. 100 Fahrzeugen an 28 wohnungsnahen Standorten. Auch in einigen großen Firmen bestehen Tendenzen, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Car-sharing anzubieten. Im Rahmen eines zweijährigen Modellversuches haben das Bezirksamt Bergedorf und die Umweltbehörde mit der Hamburger CarSharing Gesellschaft Nutzungsverträge abgeschlossen.





Abbildung 4-64

*Car-sharing auf der P+R-Anlage am Bahnhof Lattenkamp*

Nach Ablauf der Versuchsphase nutzt die Umweltbehörde weiterhin Car-sharing – Fahrzeuge.

Das Bezirksamt Bergedorf hat keine weiterlaufenden Vereinbarungen getroffen, da sich die vertraglich vereinbarten Nutzungszeiten der Fahrzeuge nicht ausreichend mit den Bedarfen des Bezirksamtes harmonisieren ließen.

Car-sharing-Angebote können als eine sinnvolle Ergänzung zum Angebot des ÖPNV betrachtet werden, die eine individuelle Mobilität dort ermöglichen sollen, wo das ÖPNV-Angebot nicht genutzt werden kann. Der HVV hat zur Erschließung neuer Kundenpotenziale sowie zur Pflege vorhandener Kunden eine Kooperation mit einem Car-sharing Unternehmen vereinbart. Es kann aufgrund der bisherigen Entwicklung der Teilnehmerzahlen davon ausgegangen werden, dass in Hamburg in Zukunft mit verstärkter Tendenz Car-sharing praktiziert werden wird. Hierdurch wird ei-

ne zielgerichtete und reduzierte Nutzung des Kraftfahrzeuges begünstigt. Die Ausweitung von Car-sharing-Angeboten als private Initiative geht deshalb konform mit den Zielsetzungen des verkehrspolitischen Handlungskonzeptes.

### **4.3.13 Telematik-Anwendungen**

---

Die Verkehrsentwicklungsplanung hat zum Ziel, eine bessere Vernetzung und Verknüpfung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasser und Luft zu einem leistungsfähigen und effizienten Verkehrsgesamtsystem zu erreichen. Moderne Systeme der Kommunikations-, Leit- und Informationstechnik im Verkehr – zusammengefasst unter dem Begriff „Telematik“ – können die Voraussetzungen dafür schaffen. Die Verbesserung des Verkehrsmanagements bei einzelnen Verkehrssystemen und -trägern sowie die systemübergreifende Organisation von Verkehrsströmen durch Telematik-

Anwendungen können Verbesserungen der Effizienz des Verkehrs sowie mehr Sicherheit, Umwelt- und Ressourcenschutz im Verkehr schaffen. Darüber hinaus stellt die Nutzung von Telematik-Systemen und -diensten im Verkehr einen bedeutenden Zukunftsmarkt für die Wirtschaft dar.

Aus Sicht einer Großstadtregion wie Hamburg sollen Telematik-Anwendungen insbesondere dazu beitragen,

- für den öffentlichen und den individuellen Personenverkehr durch moderne Kommunikations-, Leit- und Informationstechniken die Übergänge zum Umweltverbund zu verbessern,
- die Verkehrsträger zu vernetzen und dabei insbesondere im Güterverkehr die Schnittstellen zwischen einzelnen Verkehrssystemen zu optimieren und Umschlagvorgänge schneller und kostengünstiger zu organisieren,
- die Effizienz der vorhandenen Infrastrukturen, insbesondere der Schiene, zu erhöhen
- die Verkehrssicherheit zu erhöhen,
- das Informationsniveau vor Fahrtbeginn und während der Fahrt im Bereich des Personen- und des Wirtschaftsverkehrs zu erhöhen.

Der Einsatz von Telematik-Systemen im Verkehr ist wesentlich geprägt vom Engagement privater Anbieter und Akteure. Im Güterverkehr steht die privatwirtschaftliche Nutzung mit ggf. staatlicher Flankierung eindeutig im Mittelpunkt. Flotten- und Tourenmanagement, Fracht- und Informationssysteme erhöhen die Wettbewerbsfähigkeit und können positive verkehrliche Effekte, wie Verkehrsreduzierung und -verlagerung erzielen. Bei Anwendungen im Personenverkehr ist das Bild noch uneinheitlich. Zu den Auswirkungen des Internet-Handels liegen ebenfalls noch keine eindeutigen Tendenzen vor.

Wichtige Voraussetzungen für die weitere Verbreitung von Telematik-Anwendungen sind über Ländergrenzen hinaus die Standardisierung und Normierung auf EU-Ebene, eine sinnvolle Schnittstellendefinition der konkurrierenden technischen Systeme und die Klärung der Datenerfassung und

Weitergabe unter besonderer Berücksichtigung des Datenschutzes.

Die schrittweise Einführung von Telematik-Anwendungen in den einzelnen Verkehrssystemen und in verkehrsträgerübergreifenden Wegeketten, insbesondere zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und zur Kooperation zwischen motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV, unterstützen die verkehrspolitischen Zielsetzungen Hamburgs. Zur Umsetzung des Gedankens eines integrierten Verkehrsmanagements kann Hamburg – auch im Wirtschaftsverkehr – Verkehrsdaten zur Verfügung stellen. Dies muss allerdings im Zusammenhang mit klaren Rahmenvorgaben erfolgen (z. B. keine Umleitungsempfehlungen durch verkehrsempfindliche Bereiche). Anbieter von Dienstleistungen können aus diesen Daten Informationen ableiten und diese an Dritte z. B. private Verkehrsteilnehmerinnen/ Verkehrsteilnehmer, ÖPNV-Betreiber und Speditionen weitergeben. Hierdurch können Mobilitätsvorteile erzielt werden.

In Verbindung mit einem dynamischen Parkleitsystem, z. B. in der City, das bessere Erreichbarkeit und Reduzierung von Parksuchverkehr bietet, wird auch die Attraktivität des Einzelhandelsstandortes Hamburg erhöht.

Insbesondere in Zeiten knapper Ressourcen kann der Bereich der Verkehrstelematik ein Zukunftspotenzial bei der umweltverträglichen Abwicklung des Personen- und Wirtschaftsverkehrs darstellen. Daraus resultierende Arbeitsplatz- und Standorteffekte sind erst in Ansätzen quantifizierbar.

In zahlreichen Einzelprojekten, wie z. B. in der Hafen-Logistik, im betrieblichen Bereich des ÖPNV und bei Verkehrssteuerungsanlagen im Straßenverkehr, ist der Einsatz intelligenter Telekommunikations- und Informationssysteme bereits weit fortgeschritten. Hamburg wird darüber hinaus den Einsatz verkehrsträgerübergreifender Telematik-Systeme (Verkehrsinformationszentralen, Einigung auf Datenstandards bei Sendungserfassung und -verfolgung, Einführung bargeldloser Zahlungssysteme im ÖV

etc.) insbesondere durch privatwirtschaftliche Initiativen und Finanzierungsmodelle vorantreiben und fördern. Öffentliche Unterstützung kann hierbei u. a. durch Informationshilfen, Moderation und eng umrissene finanzielle (Anschub-) Förderung erfolgen. Auf den Zulaufstrecken zum Elbtunnel (A7, A23 A261) wird eine Verkehrsbeeinflussungsanlage errichtet, die für mehr Sicherheit und verbesserten Verkehrsfluss sorgen wird.

Unter Federführung Schwedens führen die nordischen Staaten Dänemark, Finnland und Norwegen gemeinsam mit den deutschen Bundesländern Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Bremen und Hamburg unter dem Namen „VIKING“ ein Projekt durch, mit dessen Hilfe die Koordinierung von nationalen Verkehrsinformationssystemen, insbesondere unter Einbeziehung von Telematik-Anwendungen, verbessert werden soll. Hamburg erwartet von diesem Projekt wichtige Erkenntnisse über die Zusammenarbeit mit den nordischen Staaten auf dem Sektor des Informationsaustausches von Verkehrsdaten und der internationalen Verkehrssteuerung zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel auch im grenzüberschreitenden Verkehr.

Im März 1999 hat die Baubehörde zum Thema Telematik im Verkehr eine durch die EU-Kommission geförderte Vortrags- und Diskussionsveranstaltung durchgeführt. Im Rahmen einer Werkstattberichtes wurde ein Einblick in aktuelle Projekte und Entwicklungslinien in der Region Hamburg gegeben und die grundlegenden Ansätze der Europäischen Union sowie des Bundesverkehrsministeriums vorgestellt.

Die bestehende Telematikanwendung in Hamburg sollte ausgeweitet werden. Hamburg hat die Chance, Vorbild im Bereich von Telematikanwendungen zu werden. Dazu bedarf es der Erstellung einer Strategie der Erweiterung der bisherigen Anwendungen. Die Möglichkeit, verkehrsübergreifende Informationen vor und während der Fahrt

für den Personen- und für den Güterverkehr abzurufen, soll ausgeweitet werden. Dabei sollen die Verkehrslenkungs- und städtebauliche und verkehrspolitische Ziele berücksichtigen.

### 4.4 Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse von Frauen

---

Frauen können in der Regel seltener als Männer über einen Pkw verfügen. Sie benutzen öfter als Männer die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) und sind in daher in erhöhtem Maße auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen.

Um über das unterschiedliche Verkehrsverhalten von Frauen und Männern in Hamburg gesicherte Erkenntnisse zu gewinnen, wurde eine nach Geschlechtern differenzierte Auswertung der im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung durchgeführten Haushaltsbefragung vorgenommen. Die Auswertung umfasst die Themenbereiche Mobilität, Führerscheinverfügbarkeit, Benutzungshäufigkeit des ÖPNV, Wegezwecke und Wegelängen der zurückgelegten Wege mit folgenden Kernaussagen:

- In Hamburg ist die Gesamtmobilität von männlichen und weiblichen Verkehrsteilnehmern gemessen an der Anzahl der Wege je Person und Werktag nahezu identisch. Weibliche Alleinstehende sind deutlich weniger mobil als alleinstehende Männer. Frauen in Familien mit Kindern müssen mehr Wege zurücklegen als ihre Männer.
- Frauen verfügen seltener über einen Führerschein als Männer. Gut vier Fünftel der Männer, aber nur rund zwei Drittel der Frauen besitzen einen Führerschein. Personen, die keinen Führerschein besitzen, sind hinsichtlich der Wegehäufigkeit um etwa ein Fünftel weniger mobil als solche mit Führerschein. Hier zeichnet sich jedoch längerfristig eine Angleichung zwischen den Geschlechtern ab. Frauen und Männer mit Führerschein sind gleichermaßen mobil.

## Mobilitätsrate nach Geschlecht und Verkehrsmittel

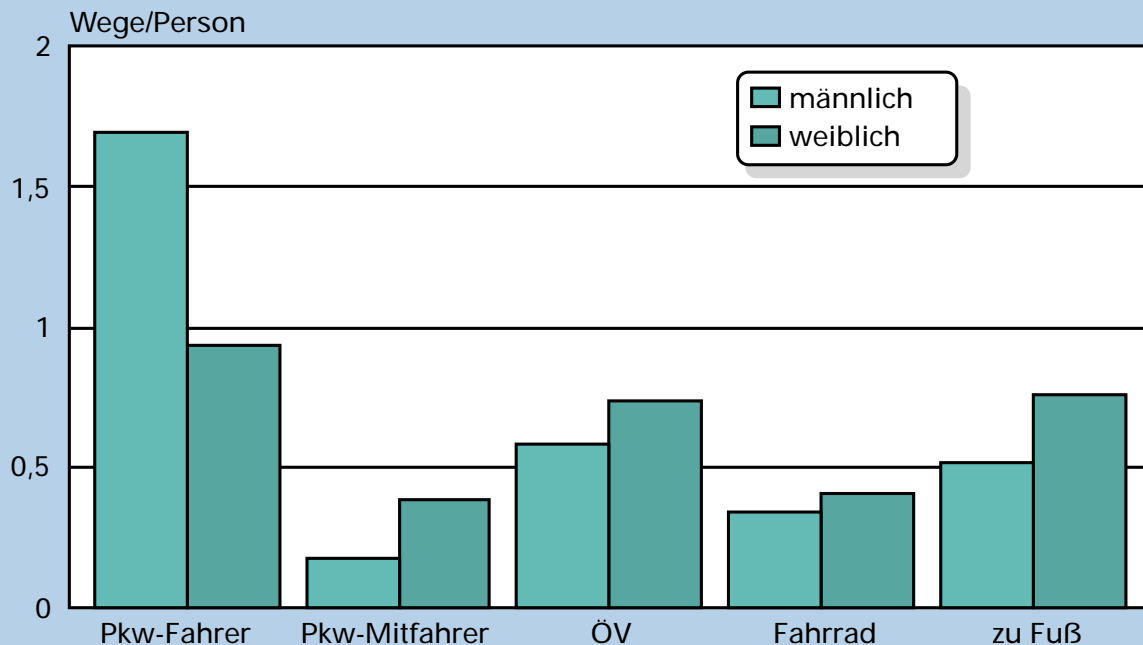


Abbildung 4-65

- Frauen verfügen weniger häufig über einen Pkw als Männer. Zwei Drittel der Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit sind weiblich. Frauen führen daher rund 60 % ihrer Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes durch, Männer nur zu rund 40 % (Abb. 4-65). Bei Personen, die zumindest nach Absprache über einen Pkw verfügen können, besteht jedoch kein nennenswerter Unterschied zwischen weiblicher und männlicher Mobilität.
- Bei den Wegezwecken spiegelt sich im wesentlichen die heutige gesellschaftliche Rollenverteilung zwischen Frauen und Männern wider. Hier sind bei dem Wegezweck „Einkaufen“ Frauen mit gut 60 % vertreten, Männer dagegen nur zu knapp 40 %. Beim Weg zum Arbeitsplatz überwiegen die Männer mit knapp 60 %. Frauen sind hier entsprechend mit gut 40 % vertreten.
- Bei der Betrachtung der Wegelänge ist der auf Frauen entfallende Anteil bei den kürzeren Wegen und Fahrten generell höher; bei den längeren Wegen überwiegt der Anteil der Männer. Insgesamt

ist festzustellen, dass die werktäglich zurückgelegten Gesamtdistanzen bei Männern und Frauen in erster Linie von der Distanz zum Arbeitsplatz geprägt werden. Männer nehmen hier längere Entfernungen in Kauf als Frauen.

Das verkehrspolitische Handlungskonzept berücksichtigt bei der Maßnahmengestaltung das Verhalten und die Erfordernisse aller Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer. Dies gilt auch für die Verkehrsteilnahme von Frauen. Das Handlungskonzept geht auf ihre Mobilitätsanforderungen ein:

- Die geplante Erschließung von großen Wohngebieten durch die Schnellbahn bzw. Stadtbahn soll die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV verbessern. Dies gilt insbesondere für neue Wohngebiete, weil hier vor allem Familien mit Kindern leben.
- Der vermehrte Einsatz und die übersichtliche Gestaltung von neuen bzw. ertüchtigten Schnellbahnfahrzeugen, die Aufwertung von Haltestellen,



## 4. Handlungskonzept

---

die in Farbgebung, Übersichtlichkeit und Beleuchtung modernisiert sind, sowie die Begleitung der Züge durch Sicherheitskräfte sollen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durch Frauen begünstigen, da für Frauen insbesondere in den Tagesrandzeiten Sicherheitsbedenken deutliche Zugangshemmnisse zum ÖPNV darstellen. Eine oberirdisch verkehrende Stadtbahn kann hier weitere Verbesserungen bringen.

- Der Einsatz von Niederflurbussen soll auch die Mobilität von Frauen, die mit Kinderwagen, Kindern oder Gepäck unterwegs sind, erleichtern. Daneben wurden im Busbereich der Taxiruf aus Nachtbussen und Schnellbussen ab 19.00 Uhr sowie das Aussteigen zwischen Haltestellen auf zahlreichen Buslinien eingerichtet.

- Zentrale Garagenbauten in Hamburg müssen nach der Garagenverordnung gut einsehbar sein und überwacht werden können.

- Das Maßnahmenbündel zur Verbesserung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs (u. a. Einrichtung von Radfahrstreifen und verbesserte Abstellmöglichkeiten, Verlangsamung des Kfz-Verkehrs durch Tempo-30-Zonen, Bau von Fußgängerzonen, verkehrsberuhigten Bereichen und Wohnwegen) erhöht die Aufenthaltsqualität und Sicherheit von Straßen und im Wohnumfeld. Dies ist besonders für Frauen, Kinder und ältere Menschen wichtig, die häufiger mit dem Rad bzw. zu Fuß unterwegs sind und sich im Nahbereich ihrer Wohnungen bewegen.

- Das Anschluss-Sammel-Taxi (AST) in Bergedorf bietet speziell in den Nachtstunden durch die Haustürbedienung besondere Sicherheit für die den ÖPNV nutzenden Frauen.

- In den vergangenen zwei Jahren wurden auf allen größeren P+R-Anlagen Parkplätze nur für Frauen eingerichtet. Derzeit sind von den insgesamt rd. 9100 P+R-Parkplätzen etwa 500 nur für Frauen vorbehalten. Diese sind in gut einsehbaren Bereichen eingerichtet und besonders beschildert.

Wie auch die vorgenannte Haushaltsbefragung belegt, sind Frauen nach wie vor die Hauptbetreuungspersonen für Kinder. Sie müssen Beruf und Familie vielfältig miteinander vereinbaren. Aus dieser Notwendigkeit ergeben sich spezifische Anforderungen an die Verkehrsmittel und ein Verkehrsverhalten, die sich in Teilbereichen von denen von Menschen unterscheiden, die diese Aufgaben nicht miteinander vereinbaren müssen. Während sich deren tägliche Mobilität häufig auf den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsplatz beschränkt, müssen Menschen, die familiäre Versorgungs- und Betreuungsaufgaben wahrnehmen, eine Vielzahl von Wegeketten organisieren, um Hausarbeit, Versorgung von Familie und Kindern sowie Berufstätigkeit miteinander zu verbinden.

Das Angebot des ÖPNV hat auch diesen Anforderungen Rechnung zu tragen.

### 4.5 Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen

---

Kinder machen in Hamburg rund 12,5 % der Gesamtbevölkerung aus und sind damit eine bedeutende Gruppe von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Gleichzeitig sind sie die schwächsten und schutzbedürftigsten Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer. Die Verkehrsentwicklungsplanung berücksichtigt ihre Bedürfnisse und Möglichkeiten. Gerade die Entwicklung und der Alltag von Kindern wird durch den Spiel- und Erfahrungsraum ihres Wohnumfeldes wesentlich mitgeprägt. Dabei nimmt das Spiel im Straßenraum eine nicht zu unterschätzende Rolle bei der Entwicklung des Kindes ein. Hamburg hat deshalb schon 1993 beschlossen, die Lebensinteressen und Bedürfnisse von Kindern – auch im Straßenverkehr – stärker zu berücksichtigen.

Die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr ist keine primär von den Kindern einzufordernde Leistung. Vielmehr müssen sich Verkehrsgestaltung und das Verhalten der erwachsenen Ver-

kehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer an den Kindern und ihren spezifischen Fähigkeiten orientieren. Verkehrsplanung darf deshalb die Wohn- und Lebensräume der Kinder nicht außer acht lassen und muss ihre Interessen rechtzeitig einbeziehen, insbesondere: Die Schulwege, die Wege der Kinder zu ihren Spiel- und Freizeitstätten, die Wege rund um die Kindertagesheime und Kindergärten.

Die Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs und zur Förderung des Zufußgehens wie auch die geplanten Verbesserungen im ÖPNV

sind in hohem Maße geeignet, die Bedürfnisse von Kindern und Jugendlichen als Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen. Es wird darauf ankommen, neben der Fortsetzung der laufenden Anstrengungen zur Verkehrserziehung und -aufklärung, diese Ansätze in den nachfolgenden Planungsebenen für die Gestaltung des Straßenraumes, der Grünflächen und Parkanlagen und der Erschließung neuer Spielräume auf öffentlichen und privaten Flächen weiter zu konkretisieren.

## **5. Wirkungen und Kostenrahmen des Handlungskonzeptes**

### **5.1 Wirkungen des Handlungskonzeptes**

Das verkehrspolitische Handlungskonzept wird den zwei Aspekten Arbeit und Umwelt gleichermaßen gerecht. Es trägt zur Sicherung der Arbeitsplätze Hamburgs bei, indem es dem Wirtschaftsverkehr die notwendigen Freiräume schafft. Es entlastet die Umwelt durch die Förderung der umweltschonenden Fortbewegung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad und zu Fuß. Auch die Mobilität von Frauen und schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern wird durch die Maßnahmen des Handlungskonzeptes erleichtert. Ordnungspolitik und Verkehrsinfrastruktur sowie Aspekte der Organisation der Verkehrssysteme ergänzen sich hierbei sinnfälligerweise.

Mit den im Handlungskonzept enthaltenen Maßnahmen wird erreicht, im Mittel rund 15 % des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr gegenüber einer unbeeinflussten Trendentwicklung auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern und den Stellenwert des Fahrrades und des Zufußgehens zu stärken. Insgesamt gesehen wird die Verkehrsbelastung auf den Straßen zurückgeführt auf die Situation von 1990. Dies liegt auch daran, dass öffentliche Ver-

kehrsmittel für Berufspendler- und Ausbildungsfahrten deutlich attraktiver werden. Dazu müssen im öffentlichen Personennahverkehr besonders in den Spitzenzeiten Maßnahmen zur Bewältigung des gegenüber 1990 um rund 30 % gestiegenen Aufkommens ergriffen werden. Das Handlungskonzept ist hierauf ausgerichtet.

Dem Wirtschaftsverkehr wird mit diesem Handlungskonzept der notwendige Abwicklungsfreiraum eingeräumt, um der in der Metropolregion ansässigen Wirtschaft die erforderlichen Entwicklungsmöglichkeiten zu gewährleisten.

Im Güterverkehr gibt es keine Alternativen zum Lkw im Nahverkehr. Im Güterfernverkehr bemüht sich Hamburg, weitere Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, obwohl sich in der Vergangenheit trotz massiver Förderung der Infrastruktur nur geringe Erfolge eingestellt haben.

Die Zielvorgaben des Bundes und der Umweltministerkonferenz hinsichtlich der Reduzierung des klimarelevanten Gases CO<sub>2</sub> (-10 % für den Verkehrsbereich für den Zeitraum von 1987 bis 2005) werden durch den mit dem Handlungskonzept erreichbaren CO<sub>2</sub>-Rückgang im Straßenverkehr um 30 % erfüllt. Die Minderungsziele bei

## 5. Wirkungen und Kostenrahmen des Handlungskonzeptes

den Schadstoffemissionen (HC 70 %, NOX 60 %) werden angesichts der Beschlüsse der Europäischen Union zu den Abgasgrenzwerten für Kraftfahrzeuge (Euro 3 ab 2000, Euro 4 ab 2005 und Euro 5 (für Nutzfahrzeuge) ab 2008) vermutlich erreicht werden. Für die Schadstoffbelastung kann daraus abgeleitet werden, dass auch die europäischen Grenzwerte zur Luftbelastung (96/927EG) im Rahmen der vorgegebenen Fristen wahrscheinlich eingehalten werden.

Zeichen einer stadtverträglichen Verkehrspolitik ist die Berücksichtigung von Emissionen, denen die an Verkehrswege angrenzenden Nutzungen ausgesetzt sind. Vor dem Hintergrund, dass die vormals bestehende Problematik im Bereich der Schadstoffe durch entsprechende EU-Verordnungen zu Abgasgrenzwerten mittelfristig eine Lösung finden wird, ist der Verkehrslärm von großem Interesse.

In Hamburg sind besonders stark befahrene Straßen darauf untersucht worden, wie viele Menschen dort leben und von welcher Lärmbelastung sie betroffen sind. Rund 7 % aller Hamburger im Bereich dieser Straßen sind Lärm von mehr als 65 db (A) ausgesetzt. Etwas weniger als 12 % der Hamburger Wohnbevölkerung sind nächtlichen Dauerschallpegeln von mehr als 45 db (A) ausgesetzt und damit potenziell schlafgestört. Lärmbelastungen dieser Größenordnung erfordern Konzepte für eine langfristig angelegte Lärminderungsplanung.

- Diese Konzepte sollen auch sicherstellen, dass es bei der Lärminderung nicht nur zu einer Verlagerung des Lärms auf andere Straßen kommt und dass der Wirtschaftsverkehr nicht entscheidend beeinträchtigt wird. Dabei sind regionale Verkehrskonzepte und Güterverkehrskonzepte einzubeziehen.
- Flankierend sind Maßnahmen, die unmittelbar an den Fahrzeugen ansetzen, von erheblicher Bedeutung für die Lärminderung. Neben den Motorengeräuschen geht es um Maßnahmen, die auf Verminderung der Reifen-Roll-Geräu-

sche zielen. Eine besondere Bedeutung haben hier die EU-Regelungen, gerade im Hinblick auf die Reduzierung von LKW-Geräuschen. Hamburg wird sich hier für Entwicklungen einsetzen, die weniger lärmbelastend für das Umfeld von Verkehrswegen sind.

- Wo Lärmbelastungen durch aktive Maßnahmen nicht weiter zu senken sind, wird entsprechender passiver Schallschutz erforderlich. In diese Richtung wirken die Bestimmungen des Planungs- und Baurechts, die ausreichenden Schallschutz über entsprechende Maßnahmen an neuen Gebäuden vorschreiben. In diesem Sinne haben die mit öffentlichen Mitteln geförderten Wärmeschutzmaßnahmen gewirkt ebenso wie die privaten Initiativen bei der Erneuerung von Fenstern, die immer auch verbesserten Lärmschutz bewirken. Hier wird künftig versucht, systematisch Synergieeffekte zu erzielen.

Umweltbehörde, Baubehörde und Behörde für Inneres werden unter Einbeziehung der Gesundheitsbehörde und der Bezirke Konzepte für die Lärminderung erarbeiten. Dies ist eine langfristige Aufgabe. Die Prioritäten werden gesetzt für die Straßen, in denen relativ am meisten Menschen vom größten Lärm betroffen sind.

Durch den im Handlungskonzept vorgesehenen begrenzten Ausbau des Straßennetzes wird erreicht, dass der Wirtschaftsverkehr, der zu einem großen Teil auf die Straße angewiesen ist, keinen unvermeidbaren Behinderungen ausgesetzt wird. Die Verkehrsbeteiligungsdauer, ein Indikator für den Abbau von Behinderungen im Straßennetz, geht im Vergleich zu 1990 sogar um rund 10 % zurück. Diese guten Ergebnisse sind besonders für die Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs und damit für Hamburgs Standortqualität von Bedeutung.

Auf den Straßen Hamburgs ist die Unfallgefährdung schon heute deutlich niedriger als in vergleichbaren europäischen Großstädten, wie aus einem Bericht des EU-Statistikamtes in Luxem-

burg vom Juni 1998 hervorgeht. Als Sicherheitsmaßstab wird die niedrigste Zahl der durch Straßenverkehrsunfälle pro Mio. Einwohner Verstorbenen eines Jahres gewertet. Danach wurden 1995 folgende Rangordnungen ausgewiesen: Hamburg mit 27 am niedrigsten vor dem Großraum London (30) sowie vor Stockholm (31) und Wien (34). In den übrigen EU-Regionen geht diese Spannweite bis über 400 hinaus.

Ab 1990 wird zudem ein signifikanter Rückgang der jährlich verunglückten Kinder (Altersgruppe bis 15 Jahre) im Straßenverkehr Hamburgs verzeichnet. Bezogen auf die entsprechende Anzahl der Kinder Hamburgs sank die Gefahrenziffer bis 1997 um 30%.

## **5.2 Wirkungsbeiträge von Einzelmaßnahmen des Handlungskonzeptes**

---

Als Maßstab für die Erläuterung von Wirkungsbeiträgen einzelner Maßnahmen ist die „Verlagerung von Fahrten“ auf andere Verkehrsmittel am besten geeignet, weil hier die Bandbreite von Veränderungen am größten ist. Aufgrund des Handlungskonzeptes wird insgesamt mit einer Fahrtenverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personenverkehr von täglich rund 460.000 Fahrten, beim Güterverkehr mit jährlich gut 3 Mio. Tonnen vom Lkw auf die Schiene gerechnet. Der prozentuale Anteil einzelner Maßnahmen bzw. Maßnahmebündel an dieser Gesamtwirkung ist in Abbildung 5-1 dargestellt.

Die größte Wirkung zeigen die Folgen von Annahmen zur Preis- und Ordnungspolitik des Bundes und der EU. Auf die Erhöhung des Kraftstoffpreise und die Senkung des Kraftstoffverbrauchs, die in ihrer Wirkung miteinander verknüpft sind, entfallen in der Summe beim Pkw rund 35 %, beim Lkw knapp 60 % der Verlagerungswirkung. Weiter spielen beim Pkw die Maßnahmen „Jobticket“ (rd. 17 %) und „Parkgebühren“ (rd. 10 %) eine wichtige Rolle. Beim Lkw sind dies die Maßnahmen „Ro-

ad-pricing“ und „Schwerverkehrsabgabe“ mit jeweils rund 15 %.

Infrastrukturmaßnahmen zugunsten des ÖPNV wirken vorwiegend regional in den jeweils erschlossenen Räumen und dort deutlicher als in der graphischen Darstellung der Abbildung 5-1 ersichtlich. Örtlich werden erhebliche Verlagerungseffekte zugunsten des ÖPNV erreicht. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass das allgemein erhöhte ÖPNV-Fahrtenaufkommen in einigen Fällen auch entsprechende Investitionen für die Infrastruktur erfordert, weil anderenfalls Kapazitätsprobleme auftreten können.

Obgleich die Maßnahme mit dem größten Wirkungsbeitrag (Kraftstoffpreise) nur von der Bundesebene bzw. der EU kommen kann, ist der Hamburger Handlungsspielraum insbesondere beim Pkw, der letztlich das Verkehrsgeschehen in Hamburg dominiert, auch wirkungsvoll. Mit preis- und ordnungspolitischen Maßnahmen in Hamburger Entscheidungskompetenz können 45 % der beim Pkw erreichbaren Veränderungen bewirkt werden (Abb. 5-1); insgesamt sind rund 60 % der Veränderungen durch Hamburg beeinflussbar. Beim Güterverkehr zeigt sich dagegen in aller Deutlichkeit, in welchem hohem Maße Hamburg in die Verkehrspolitik des Bundes eingebunden ist. Hier gehen rund 90 % der Veränderungen von Maßnahmen des Bundes aus.

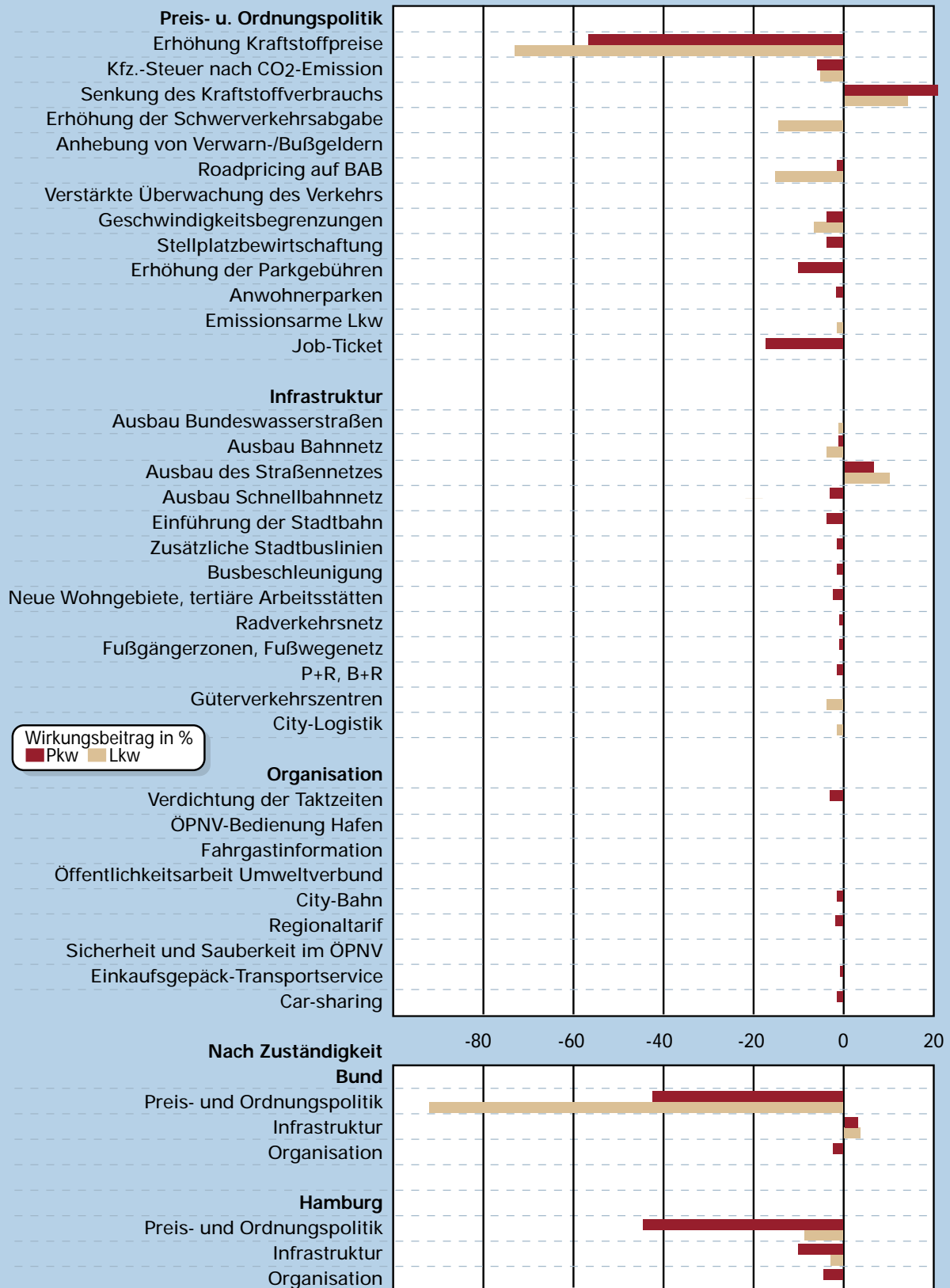
## **5.3 Kostenrahmen**

---

Für die Realisierung der im Handlungskonzept enthaltenen Maßnahmen sind betriebliche und investive Aufwendungen erforderlich. Bei den im folgenden genannten Kosten, die sich auf das Gebiet der FHH beziehen, handelt es sich um grobe Schätzungen aufgrund pauschaler Ansätze, da für die einzelnen Maßnahmen in der Regel noch keine Planungsunterlagen vorhanden sind.



### Wirkung von Einzelmaßnahmen auf die Verlagerung von Fahrten



Bereits angelaufen und teilweise fertiggestellt sind folgende Maßnahmen:

- südliche Güterbahn von Maschen bis Rothenburgsort,
- Ausbaustrecke Hamburg-Büchen-Berlin,
- Ausbau der Hafenbahn und
- die vierte Röhre des Elbtunnels.

Diese Maßnahmen haben auf Hamburger Gebiet ein Kostenvolumen von knapp 3 Mrd. DM, wobei ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Schiene und Straße besteht. Der Anteil Hamburgs an diesen Maßnahmen mit Schwerpunkt beim Ausbau der Hafenbahn beträgt rund 0,4 Mrd. DM.

Ein erheblicher Teil dieser Investitionen ist bereits getätigt, die weitere Finanzierung ist sichergestellt. Das Handlungskonzept enthält bei den noch nicht begonnenen Maßnahmen Aufwendungen von rund 1,8 Mrd. DM für den ÖV, wovon Hamburg rund 700 Mio. DM aufzubringen hat. Die Ausgaben für den Straßenbau können mit rund 1,5 Mrd. DM beziffert werden. Der Hamburger Anteil ist mit rund 300 Mio. DM entsprechend der Schwerpunktsetzung im Handlungskonzept deutlich geringer. In diesem Kostenvolumen von insgesamt rund 3,3 Mrd. DM sind die Kosten für die Beschleunigung der Eisenbahnverbindung Hamburg-Berlin nicht enthalten. Die Mehraufwendungen für den Betrieb des ÖPNV in Hamburg liegen mit 250 Mio. DM in der gleichen Größenordnung wie die zu erwartenden Mehrerlöse.

Insgesamt zeigen die genannten Kosten, dass das Handlungskonzept angesichts des Volumens der bereits laufenden Maßnahmen von zwar ehrgeiziger, aber nicht unrealistischer finanzieller Größenordnung ist:

- Bei den Bundesmaßnahmen hat zunächst die Fertigstellung der bereits begonnenen Projekte Priorität. Dies sind bei der Schiene die südliche Güterbahn von Maschen bis Rothenburgsort und die Ausbaustrecke Hamburg-Büchen-Berlin, bei der Straße die vierte Röhre des Elbtunnels. Von den noch nicht begonnenen Projekten sind auf Hamburger Gebiet die

nördliche Güterumgehung und die Hafengerüstspange vordringlich.

- Von den Maßnahmen in Hamburger Entscheidungskompetenz sind bei der Schiene die Modernisierung der Hafenbahn, der Ausbau der AKN, die Bahn-Anbindung zum Flughafen Hamburg und die Einführung der Stadtbahn von hoher Bedeutung. Bei der letztgenannten Maßnahme muss unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit eine endgültige Entscheidung mit dem Ziel der Verbesserung des ÖPNV noch gefällt werden. Beim Straßenbau haben neben den Maßnahmen für den Fußgänger- und Radverkehr die Fortführung der Arbeiten zur Beseitigung der Bahnübergänge in Wandsbek und die zeitnahe Realisierung der DA-Trasse sowie die Beseitigung von Engpässen im Hauptverkehrsstraßennetz Vorrang.

Ein wesentlicher Faktor für die Umsetzung der Investitionsmaßnahmen im Rahmen des Handlungskonzeptes ist die Frage der Finanzierung. Mittel für Verkehrsinvestitionen werden vom Bund und von Hamburg bereitgestellt. Nur wenn die jeweilige Haushaltssituation es erlaubt, diese Maßnahmen in die mittelfristigen Finanzplanungen einzustellen, können die angestrebten Ziele erreicht werden. Hierüber wird im Rahmen der jährlichen Haushaltsaufstellungen und Festlegungen in der mittelfristigen Finanzplanung zu entscheiden sein. Die Umsetzung der Maßnahmen ist aber auch davon abhängig, wie zügig die Investitionsmaßnahmen durch die voranlaufenden Planverfahren umsetzungsreif gemacht werden können.

## 6. Schlussbemerkung

---

Das an Arbeit und Umwelt orientierte verkehrspolitische Handlungskonzept schafft einen Rahmen, der dem auf den Verkehrsträger Straße angewiesenen Wirtschaftsverkehr die notwendigen Freiräume schafft sowie die Benutzung des sogenannten Umweltverbundes aus ÖPNV, Fahrradfahren und Zuzußgehen attraktiv macht und der auf diese Weise für mehr Menschen als bisher eine Alternative zur Benutzung des Kfz bietet.

Das breit angelegte Konzept wird die Verkehrsbelastung auf den Straßen zurückführen. Hierdurch wird dem Wirtschaftsverkehr, der etwa ein Drittel des Straßenverkehrs ausmacht und der bis zum Zeitpunkt 2010 noch weitere Zuwächse erfahren wird, Raum gegeben. Vor allem die Berufspendler werden verstärkt von dem Pkw zu öffentlichen Verkehrsmitteln wechseln, weil ihnen ein flexibles Eingehen auf geänderte verkehrliche Rahmenbedingungen möglich ist.

Durch gezielte Lenkung infolge Telematik-Anwendungen im Verkehr, durch die geringere Verkehrsbelastung gegenüber einer unbeeinflussten Entwicklung sowie durch bessere Motoren, verbesserten Kraftstoff und Katalysatoren werden deutliche Rückgänge schädlicher Emissionen aus Kraftfahrzeugverkehr eintreten.

Die Verzahnung der Verkehrsentwicklungsplanung mit Flächennutzungsplanung, Landschaftsplanung, Stadtentwicklung und Regionalem Entwicklungskonzept sowie die Zusammenarbeit mit den Nachbarländern werden mittel- und langfristig zu Siedlungsentwicklungen mit verkehrssparamen Strukturen führen.

Das vorliegende Handlungskonzept ist ein ehrgeiziges Konzept. Die hamburgische Verkehrspolitik wird sich an den strategischen Zielen Sicherung des wirtschaftlichen Wachstums sowie Verminderung und Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf umweltverträgliche Verkehrsträger und -arten ausrichten und im Rahmen der realen Randbedingungen auf eine zügige Umsetzung hinwirken.

Einige der im Handlungskonzept enthaltenen Maßnahmen werden bereits bearbeitet. Hierzu zählen schwerpunktmäßig:

- Südliche Güterbahn von Maschen bis Rothenburgsort (weitgehend fertiggestellt),
- Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg-Büchen-Berlin,
- vierte Röhre Elbtunnel (im Bau),
- Ortsumgehung Fuhlsbüttel (fertiggestellt),
- Hafenbahn (Modernisierung als laufendes Programm),
- Anpassung der Unter- und Außenelbe (fertiggestellt),
- Güterverkehrszentrum Hamburg-Ost (Anhandgabe ist erfolgt, Umsetzung wird vorbereitet),
- Flughafen S-Bahn,
- Förderung des Radverkehrs (neue Planungshinweise und Velo-Routen-Konzept liegen vor, Velo-Route Eimsbüttel fertiggestellt).

Die an Arbeit und Umwelt ausgerichteten Leitlinien der Hamburger Verkehrspolitik müssen Orientierung für all diejenigen sein, die an der Verwirklichung des verkehrspolitischen Handlungskonzeptes beteiligt sind. Diese Orientierung gilt auch für Bürgerinnen und Bürger, die als Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer zwischen dem motorisierten Individualverkehr und den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, Zuzußgehen) zu entscheiden haben.

## Anlage 1: Maßnahmeübersicht

### Preis-/ordnungspolitische und organisatorische Rahmenbedingungen

- Schrittweise Erhöhung der Kraftstoffkosten
- Bindung der Kfz-Steuer an die Emissionen
- Verringerung des Kraftstoffverbrauchs von Pkw und von Nutzfahrzeugen
- Verringerung der Schadstoffemissionen durch Anreize und Gebote zur Entwicklung emissionsarmer Kraftfahrzeuge
- Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe
- Anhebung der Verwarn- und Bußgelder
- Road-pricing auf Bundesautobahnen außerhalb der Verdichtungsräume für Lkw
- Stärkere Überwachung besonders des ruhenden Verkehrs
- Ausweitung von Tempo-30-Regelungen (begrenzt)
- Verstärkung der Stellplatzbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum und bei Neubauvorhaben
- Erhebung der Parkgebühren in der Innenstadt und in den Bezirkszentren
- Einrichtung von Gebieten mit Anwohnerparken am Rande der City und bei besonderen Verkehrserzeugern
- Belieferung der City durch lärm- und abgasreduzierte Lkw
- Jobticket für die in Hamburg Berufstätigen weiterentwickeln
- Behindertenfreundlicher Ausbau des Schnellbahnsystems
- Anpassung der Stadtbuslinien an veränderte Bedarfe
- Busbeschleunigungsmaßnahmen
- Verdichtung und Mischung bei neuen Wohngebieten und tertiären Arbeitsstätten
- Hamburg fahrradfreundlich: Radverkehrsnetz ausgeweitet; Fahrradabstellanlagen und Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV
- Ausbau der Fußgängerzonen und Fußwegenetze
- Zwei Güterverkehrszentren
- City-Logistik im städtischen Güterverkehr
- Taktzeiten bei Schnellbahnen und Bussen bedarfsgerecht
- Verbesserte Fahrgastinformation im ÖPNV
- Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung des Umweltverbundes
- Ausweitung von City- und Regionalbahn
- Regionaltarif im Planungsraum des HVV
- Ausweitung des Programms zur Sauberkeit und Sicherheit im ÖPNV
- Schrittweise Einführung von Telematik-Anwendungen
- Ausweitung von Car-sharing

### Schiennetz

- Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg - Büchen - Berlin
- südliche Güterumgehungsbahn von HH-Harburg bis HH-Rothenburgsort
- Ausbau der Güterumgehungsbahn von HH-Rothenburgsort bis HH-Eidelstedt, Ausbau Neumünster - Bad Segeberg - Bad Oldesloe wird geprüft
- Ausbaustrecke zwischen Pinneberg und Elmsborn
- drittes Gleis zwischen Stelle und Lüneburg
- Ausbau der Hafenbahn
- Schienenanbindung des Flughafens Fuhlsbüttel
- Verlängerung der S-Bahn von Neugraben bis Buxtehude
- zweigleisiger Ausbau der Linie A 1 der AKN
- Zusätzliche Schnellbahnhaltestellen Allermöhe, Bostelbek und Johnsallee
- Einführung der Stadtbahn
- 22.500 P+R-Plätze in der äußeren Stadt und im Umland
- 25.000 B+R-Stellplätze

### Wasserstraßen

- Vertiefung der Unter- und Außenelbe, Strombaumaßnahmen zwischen der Tschechischen Republik und Geesthacht
- Ausbau Elbe-Seitenkanal, Mittellandkanal/Elbe-Havel-Kanal, Berliner Wasserstraßen; Anpassung an den Standard für moderne Motorgüterschiffe

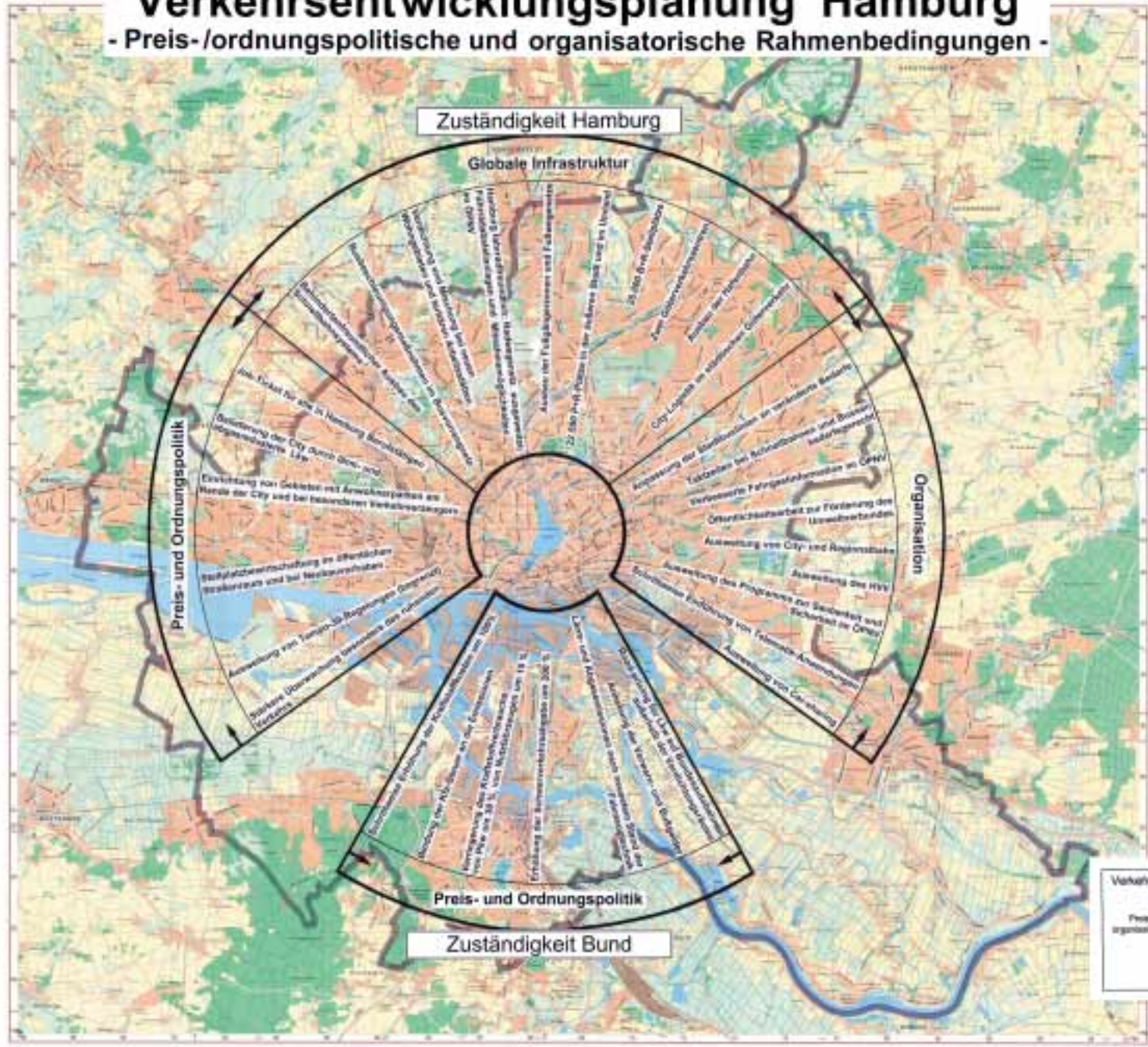
### Straßennetz

- Ortsumgehung Fuhlsbüttel mit Anbindung an die A 7
- vierte Röhre Elbtunnel
- A 252 (Hafenquerspange)
- zusätzliche Fahrstreifen auf der A 7 zw. Stellingen und Schnelsen Nord sowie der A 1 zw. Billstedt und Dreieck Südost
- Westumfahrung Hamburg (A 20) zw. A 23 und A 1 (Lübeck)
- A 26 (zweispurig) bis A 7
- A 21 (B 404 alt) -Teil der Ostumfahrung Hamburg-
- Anschluß der K 80 (Kreis Stormarn) an die BAB A 1 und Umgehung Barsbüttel
- Aufhebung von Bahnübergängen im Bereich Wandsbek
- Straße zur Verbesserung der Anbindung der DaimlerChrysler Aerospace Airbus (DA-Trasse)
- Ausbau Nedderfeld auf 4 Fahrstreifen
- Ausbau Sengelmannstraße zwischen Alsterkrugchaussee und Hebebrandstraße
- Verlängerung Friedrich-Ebert-Damm zwischen Tegelweg und Eckerkoppel



# Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg

## - Preis-/ordnungspolitische und organisatorische Rahmenbedingungen -





# Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg

## - Schiene -



Verkehrsentwicklungsplanung  
Hamburg  
- Schiene -

LEGENDE

Bestand

- S-Bahn
- U-Bahn
- AKN
- DB

geplant

- S-Bahn
- U-Bahn
- AKN
- Stadtbahn
- DB
- Neue Haltestellen

Senatsbehörde Hamburg  
Stand für Version  
Juli 2002

© 2002 Senatsbehörde Hamburg  
Verkehrsentwicklungsplanung  
Hamburg



# Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg

## - Straße -



Verkehrsentwicklungsplanung  
Hamburg  
- Straße -

Legende

- vorhanden
- geplant

Bezirksamt Hamburg  
Amt für Verkehr  
Juli 2005

Scale bar and other technical details.

## Anlage 5: Stichwortverzeichnis

A 21 (B 404 alt)		Kfz-Steuer	21
-Teil der Ostumfahrung Hamburg-	18, 53	Kraftstoffkosten	21
A 252 (Hafenquerspange)	53, 69	Kraftstoffverbrauch von Pkw und von Nutzfahrzeugen	22
A 26 (zweispurig)	30, 53	Lärm	88
A 7, zusätzliche Fahrstreifen zw. Stellingen und Schnelsen Nord sowie der A 1 zw. Billstedt und Dreieck Südost	19, 53	Leistungs- und Serviceangebots beim ÖPNV	45
AKN, zweigleisiger Ausbau der Linie A 1	27, 34	Luftverkehr	15
Anwohnerparken	78	Mobilitätsbedürfnisse von Frauen	84
Arena	68	Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen	86
Ausbaustrecke Hamburg - Hannover (Y-Lösung)	14	Nedderfeld	72
Ausbaustrecke zwischen Pinneberg und Elmshorn	28, 53	Öffentlichkeitsarbeit Umweltverbund	65
B+R-Stellplätze	30	ÖPNV, Ausbaumaßnahmen in der Region	26
Bahnübergänge in Wandsbek	73	ÖPNV, Betriebliche Verbesserungen in der Region	24
Behindertenfreundlicher Ausbau des Schnellbahnsystems	38	ÖPNV, Neuorganisation in der Region	23
Belieferung der City durch lärm- und abgasreduzierte Lkw	52, 76	Ordnungs- und Preispolitische Maßnahmen auf Bundesebene	20
Blankenese - Wedel, S-Bahn	34	P+R-Plätze	29
Busbeschleunigungsmaßnahmen	42	Parkgebühren in der Innenstadt und in den Bezirkszentren	76
Car-sharing	81	Regionaltarif im Planungsraum des HVV	23-24
City- und Regionalbahn, Ausweitung	24	Ring 2	66
City-Logistik im städtischen Güterverkehr	75	Ring 3	66
CO <sub>2</sub> , Reduzierung des klimarelevanten Gases	87	Road-pricing auf Bundesautobahnen außerhalb der Verdichtungsräume für Lkw	21
DA-Trasse	53, 73	Ruhender Verkehr	76-78
drittes Gleis zwischen Stelle und Lüneburg	28, 53	Sauberkeit und Sicherheit im ÖPNV	45, 86
Elbe-Seitenkanal, Mittellandkanal/ Elbe-Havel-Kanal, Berliner Wasserstraßen	15, 53	S-Bahn von Neugraben bis Buxtehude	26
Elbtunnel, vierte Röhre	17, 53	Schadstoffemissionen	9, 87-88
Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck	14	Schnellbahnhaltstellen Allermöhe, Bostelbek und Johnsallee	35
Fahrgastinformation im ÖPNV	48	Schwerverkehrsabgabe	21
Fahrradverkehr	58	Sengelmannstraße	70
Flughafen Fuhlsbüttel	15	Stadtbahn	39
Flughafen Fuhlsbüttel, Schienenanbindung	33	Stadtbuslinien	47
Friedrich-Ebert-Damm, Verlängerung zwischen Tegelweg und Eckerkoppel	71	Stellplatzbewirtschaftung	9, 76
Fuhlsbüttel, Ortsumgehung mit Anbindung an die A 7	69	Taktzeiten bei Schnellbahnen und Bussen	45, 49
Fußgänger-Verkehr	62	Telematik-Anwendungen	82
Fußgängerzonen und Fußwegenetze	63	Tempo-30-Regelungen	64, 86
Güterumgehungsbahn von HH-Harburg bis HH-Rothenburgsort	14, 53	U 1 bis Norderstedt-Mitte	26
Güterumgehungsbahn von HH-Rothenburgsort bis HH-Eidelstedt	14, 53	Umweltverbund	65
Güterverkehrszentren	75	Unfallgefährdung	88-89
Hafenbahn	53, 55	Verkehrsberuhigung in Wohngebieten	78
hafenbezogene Verkehrsinfrastruktur	54	Verkehrsentwicklung	4
Hafencity	66	Vertiefung der Unter- und Außenelbe, Strombaumaßnahmen zwischen der Tschechischen Republik und Geesthacht	15, 53
Hafenstraßennetz	57	Verwarn- und Bußgelder	77
Hamburg-Messe	68	Wasserstraßen	14
Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg - Büchen - Berlin	12, 53	Westumfahrung Hamburg (A 20) zw. A 23 und A 1 (Lübeck)	18, 53
Jobticket	80	Wirtschaftsverkehr	49
K 80 (Kreis Stormarn) Anschluss an die BAB A 1 und Umgehung Barsbüttel	32	ZOB	67



### **Anmerkung zur Verteilung:**

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bürgerschafts- und Bundestagswahlen sowie für Wahlen zur Bezirksversammlung. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien, sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung.

Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Druckschrift dem Empfänger zugegangen ist.

Den Parteien ist jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.