

# Zielsetzungen für ein Verkehrskonzept – Vorschlag für einen Kontrakt

von Michael Rothschuh

## 1. **Generelle Ziele der Verkehrsplanung**<sup>1</sup>:

Vorrangig ist die Nachhaltigkeit der Verkehrsplanung (Klimaschutz, postfossiles Zeitalter, Umweltschutz, Verhältnis von Wirtschaftswachstum und Verkehrsentwicklung)

- Vermeidung von entbehrlichem Verkehr (Geringere Distanzen, weniger Fahrten)
- Verlagerung auf relativ nachhaltige Verkehrsträger (insb.. Wasser und Schiene)
- Verträgliche Abwicklung

Beispiele für Verlagerung von motorisiertem Straßenverkehr<sup>2</sup>

	Schiene	Wasser	außerdem
Personennahverkehr	S-Bahn U-Bahn Stadtbahn	Fähren (auch mit Park&"Ride")	Fußwege Radfahren
Personenregional- verkehr	Metronom S-Bahn P&R S-Bahn Bostelbek	Unterelebfähren mit Parkplätzen	
Hafengüterverkehr	nach Osten: Stendahl Wiedereröffnung: Shuttle Lübeck	Binnenschiffe Containertaxis Fähren über den Köhlbrand	neue Transportsysteme, Seilbahn (wird für Leercontainer erprobt)
Wirtschaftsverkehr			

## 2. **Verkehrsplanung und Stadtentwicklung werden in Einklang gebracht**<sup>3</sup>.

- Verkehrsstrassen dürfen nicht die Innenentwicklung Hamburgs gefährden und die Zersiedelung in das Umland fördern.
- Hafenbezogene Betriebe (z.B. Containerlager) sind vorrangig im Hafengebiet zu platzieren.
- Standortentscheidungen für Wohnen und Gewerbe sind mit dem Ziel kurzer Wege zu treffen.

## 3. **Die Verkehrsgestaltung verbessert die Lebensverhältnisse der BewohnerInnen.**

- Zentral ist die Entlastung der Wohngebiete insbesondere vom Schwerlastverkehr.
- Es muss effektiven Schutz vor Lärm und anderen Schadstoffen geben.
- Die bestehenden Wohngebiete dürfen nicht durch Verkehrsstrassen ausgegrenzt werden.
- Die Verkehrsplanung darf nicht auf bereits benachteiligte Stadtteile benachteiligend wirken (Zerschneidungseffekte, Segregation, Unwirtlichkeit)<sup>4</sup>.

## 4. **Eine Analyse und die darauf folgende Planung umfasst alle Verkehre im Gebiet:**

Die nun begonnenen ersten Schritte zur Verkehrsanalyse werden begrüßt. Sie sind zu erweitern auf:

- PKW, LKW, Schwerlastverkehr
- ÖPNV, MIV, nichtmotorisierten Verkehr
- Hafenverkehr, Stadtverkehr, Fernverkehr
- Schienengüterverkehr und Hafenbahn
- Personen- und Güterverkehr auf dem Wasser
- Autobahnen und Bundesfernstraßen, Hauptverkehrsstraßen der Stadt, Bezirksstraßen, HPA-Straßen.

Eine Ausklammerung der von der BSU vorgeschlagenen Bundesfernstraßenprojekte aus einem Verkehrskonzept ist nicht möglich.

## 5. *Verkehrsplanung von Stadt und Hafen werden integriert*<sup>5</sup>.

- um die Hafen-Hinterland-Anbindungen zu verbessern
- um verschiedene Verkehrsarten (Fernverkehr, Hafenverkehr, Stadtverkehr) zu koordinieren
- um vorausschauend den Verkehr nach der Aufhebung der Zollgrenzen zu gestalten
- Neuentscheidung über langfristige Hafenentwicklung (einschl. Regelungen zur schrittweisen Entlassung von Gebieten aus dem Hafen) sind Voraussetzung für langfristige Verkehrsplanung
- Hafenplanungen (insb.. Central-Terminal Steinwerder) müssen stadtverträgliche Verkehrsplanung einschließen (insb. innovative Lösungen für den Transport zwischen den Häfen und zur AS Waltershof)
- Der Hafen darf sich nicht schleichend z.B. durch faktische Erweiterung der Hafenbahnhöfe auf die Wohngebiete Wilhelmsburgs ausweiten.

## 6. *Eine nachhaltige Verkehrsplanung berücksichtigt die langfristigen finanziellen, ökologischen und sozialen Kosten für die Bürgerinnen und die Stadt*

- Nicht nur die Ausgaben der FHH, sondern auch des Bundes sind Steuergelder, für die nachfolgenden Generationen gerade stehen müssen.
- Für die Hafen- Hinterland-Anbindung, insb. die Querungen der Süderelbe (Kattwyk, Köhlbrandquerung) bedarf es der Förderung durch Bundesmittel, wie sie im Nationalen Hafenkonzept<sup>6</sup> vorgeschlagen wird.
- Die Finanzierungsmodalitäten von Verkehrsprojekten darf nicht dazu führen, dass Hamburg mit einem Staubsaugereffekt belastenden Straßenverkehr in und durch die Stadt anzieht<sup>7</sup>.
- Eine Sondermaut für den PKW-Verkehr auf oder durch die Insel ist kontraproduktiv. Die errechnete Maut zeigt aber zugleich, in welcher Höhe der Straßenverkehr subventioniert wird.

<sup>1</sup> vgl. u.a. BMBS und BBR, 2008: **Vernetzung im Verkehr** Gute Beispiele der Verbesserung von städtischen Quartieren, Bonn 2008, S.4: „Ziel einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Quartiersentwicklung ist es hierbei einerseits, die Mobilität von Bevölkerung und Gütern zu sichern bzw. zu fördern. Gleichzeitig gilt es aber auch, die verkehrsbedingten Belastungen abzubauen und den Verkehrsaufwand zu mindern. Übergreifende Ziele sind: Verkehr vermeiden, auf umweltfreundlichere und ressourcenschonene Verkehrsmittel verlagern und verträglich abwickeln. Der Vernetzung im Verkehr kommt in diesem Zusammenhang zentrale Bedeutung zu.“ [http://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/nn\\_251568/Content/Publikationen/vernetzung\\_im\\_verkehr,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/vernetzung\\_im\\_verkehr.pdf](http://www.nationale-stadtentwicklungspolitik.de/nn_251568/Content/Publikationen/vernetzung_im_verkehr,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/vernetzung_im_verkehr.pdf)

<sup>2</sup> Dieses Schaubild dient als Anregung für gemeinsame Arbeitsschritte im Beteiligungsprozess. Die Lärmforen Hamburg haben deutlich gemacht, dass eine Ideensammlung der Bürgerinnen und Verwaltungen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung produktiv sein können, vgl. zum Beispiel die Liste der Vorschläge in Freie und Hansestadt Hamburg, 2008: **Strategischer Lärmaktionsplan Hamburg**

<http://www.hamburg.de/contentblob/914000/data/strategischer-lap.pdf>. Anhang Protokoll des 2. Lärmforums, S.9, Auszüge spezifisch zu Hamburgs Süden:

#### **Lkw-Verkehr**

##### **Handlungsbereiche**

###### *Hafenverkehr Wilhelmsburg*

- Dauerbeschallung durch Lkw-Verkehr
- Hafenerweiterung schafft vor allem nachts Probleme
- Zunehmend mehr parkende und wartende Lkw in Wohngebieten
- Wohnbevölkerung kann sich kaum noch auf der Straße aufhalten, Kinder können dort nicht mehr spielen

###### *Containerwirtschaft*

- Container werden z.B. zum Ausbeulen leer durch den ganzen Hafen gefahren
- Viele unnötige Lkw-Fahrten durch den Hafen
- Innerstädtische Verteilung der Container erfolgt häufig mit alten und in der Leistung überdimensionierten Lkw

##### **Vorgeschlagene Maßnahmen**

- Vermeidung unnötiger Hafenverkehre
- Verlagerung von Gütertransport von der Straße auf Binnenschifffahrt
- Erarbeitung eines Lkw-Nacht-Konzeptes für HH
- Erarbeitung eines Hafenlogistik-Konzeptes

###### *Hafentore am Stadtrand, leise Lkw- oder Zuliefersysteme (z.B. AGVs wie in Altenwerder) verteilen Güter dann in der Stadt)*

- Stadtinterne Verteilung soll zukünftig nur noch mit leisen und kleineren Lkw erfolgen
  - o *Bahnen sind an Umsteigepunkten bereits überfüllt, Pendler müssen teilweise lange auf eine Einstiegsmöglichkeit warten (P+R wird unattraktiv)*
  - o *Zu geringe Taktfrequenzen bei Bahnen*

##### **ÖPNV**

- Ausweitung des ÖPNV nach Süden
- Ausbau und Einrichtung neuer Angebote bei Elb- und Alsterfähren (Attraktion für die Alster)

##### **Vorgeschlagene Maßnahmen:**

- Förderung des innerstädtischen Wohnens, ohne jedoch jede freie Wiese zuzubauen
- Ausweitung des S-Bahnangebots ins Umland (Beispiel Stade)
- 2. gesonderte Elbquerung für ÖPNV, z.B. in Elbtunnel
- Ausbau des P+R-Angebots im Bereich der S-Bahn-Endhaltestellen (z.B. Bergedorf, Harburg)

##### o **Neue Straßenverbindungen**

##### **Handlungsbereiche**

- A 26: steigert Attraktivität des MIV aus südlicher Richtung und zieht neuen Verkehr an

(zieht Kunden vom ÖPNV ab)

<sup>3</sup> vgl. Holz-Rau, Christian/ Jansen, Ute 2007: Nachhaltige Raum und Verkehrsplanung, <http://www.bpb.de/publikationen/49UJ7F.html>

<sup>4</sup> „Benachteiligte Quartiere sind häufig auch im Bereich Verkehr besonderen Belastungen ausgesetzt. Großsiedlungen sind oftmals mit großflächigen Verkehrsanlagen ausgestattet, die aus heutiger Sicht nicht mehr erforderlich sind. Diese schränken die Verkehrssicherheit im Gebiet und die Nutzbarkeit der öffentlichen Räume ein. Breite Straßen weisen wenige Querungsmöglichkeiten auf und durchschneiden als Barrieren die Quartiere. Stark befahrene Hauptverkehrstraßen beeinträchtigen die Wohnqualität insbesondere der direkt anliegenden Wohngebäude; es kann zu einer quartiersinternen Konzentration sozial benachteiligter Gruppen in diesen wenig attraktiven Wohnungen kommen. Häufig in Stadtrandlage gelegen, ist die Verkehrsanbindung benachteiligter Quartiere, insbesondere die ÖPNV-Anbindung, oftmals verbesserungswürdig.“ (Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, 2009: Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE), Entwurf, Kap. 5.10, 1.)

<sup>5</sup> Hier kann angeknüpft werden an die Vorschläge der GAL von 2006, vgl. Bürgerschafts-Drucksache 18/4504

*„In der Zukunftswerkstatt und den Expertenforen (ist) eine Bearbeitung folgender Themenkomplexe sicherzustellen:*

### *3.1 Schiff:*

*Ausbau des Weitertransports auf dem Wasserweg durch verstärkte Nutzung geeigneter norddeutscher Kanäle, Untersuchung weiterer Möglichkeiten einer ökologisch vertretbaren Steigerung des Binnenschiffsverkehrs auf der Mittelelbe.*

### *3.2 Schiene:*

*Sicherung und Steigerung des Anteils der schienengebundenen Hinterlandverkehre vorrangig durch Optimierung bestehender Anlagen und betrieblicher Abläufe der Bahn im Hafen, Minimierung von Emissionen (Lärm, Abgase, Erschütterungen) auf sensible Nutzungen, Überwindung, Minimierung und Vermeidung von Schneisen- und Barrierewirkungen, Sicherung der strategischen Entwicklungsziele des „Sprungs über die Elbe“ Klärung tatsächlicher Bedarfe neuer Infrastrukturen und stadträumlich verträglicher Führungen.*

### *3.3 Straße:*

*Minimierung des Anteils des Lkw-Verkehrs an den Hinterlandverkehren, effektivere Ausnutzung bestehender Infrastrukturen, u. a. Durch Lenkungsmaßnahmen und Optimierung von Verfahrensabläufen (Zoll). Minimierung von Emissionen (Lärm, Abgase, Erschütterungen) auf sensible Nutzungen., Überwindung, Minimierung und Vermeidung, von Schneisen- und Barrierewirkungen, Sicherung der strategischen Entwicklungsziele des „Sprungs über die Elbe“ Entlastung der Hamburger City, Wilhelmsburgs und die Hamburger sowie die Harburger City von Schwerlastverkehren.*

### *3.4 Hafeninterne Verkehre:*

*Weiterentwicklung und Anwendung alternativer Technologien wie Port Feeder Barges und automatisierter Güterverkehre zur umweltfreundlicheren, sichereren und effektiveren Abwicklung der hafeninternen Verkehre und effizienterer Flächennutzung, Darstellung der Entlastungswirkungen auf Bahn und Straßennetz.“*

<sup>6</sup> BMVBS, 2009, Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen, S. [http://www.bmvbs.de/Anlage/original\\_1085292/Nationales-Hafenkonzept-fuer-die-See-und-Binnenhaefen.pdf](http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1085292/Nationales-Hafenkonzept-fuer-die-See-und-Binnenhaefen.pdf) , S. 39: „Bund und Länder prüfen, ob weitere Infrastrukturprojekte im Rahmen des Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetzes in einem eigenen Schwerpunkt „Hafenanbindungen“ einem schnelleren Baubeginn zugeführt werden können.“

<sup>7</sup> vgl. Axel Gedaschko: „Das Grundübel ist eine falsche strategische Ausrichtung der Verkehrswege in dieser Stadt in der Vergangenheit. Es war völlig falsch zu sagen: Es muss jede

*Autobahn quer durch Hamburg gehen. Damit hat man künstlich einen Staubsaugereffekt für den gesamten Verkehr geschaffen. Und wenn auf einer der Autobahnen ein Stau entsteht, was täglich passiert, weicht sofort der ganze Verkehr mitten in die Stadt aus. Deshalb ist auch der Ruf nach einer fünften Elbtunnelröhre falsch. Der würden den Effekt noch verstärken. Die Lösung heisst: Wir müssen den Fernverkehr aus der Stadt herausbekommen. Dafür brauchen wir Hamburg-entfernt-liegende Elbquerungen" (Die Welt, 8.7.2007)*