



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

A/BVG/123.30-01

Drucksache 21-1628E

Datum 28.01.2021

Beschluss

**des Hauptausschusses stellvertretend für die Bezirksversammlung
(§ 15 Absatz 3 BezVG)**

Hamburger Verkehrsentwicklungsplanung – Herausforderungen in Altona mit mehr ÖPNV begegnen

Nach über zehn Jahren entsteht in Hamburg wieder eine Verkehrsentwicklungsplanung, mit der für den Planungshorizont 2030 raum- und strategiebezogene Herausforderungen identifiziert werden sollen. Wesentliche Grundlagen sind dafür die Angaben zur Bevölkerungsentwicklung, die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen, die Entwicklungen bei Verkehrsstärken und Modal Split sowie Vorgaben von Lärmaktionsplan und Luftreinhalteplanung. Darüber hinaus sind die Zielsetzungen des Senates maßgeblich, bis 2030 einen Anteil des Umweltverbundes am Modal Split von 80% zu erreichen.

Als besondere Herausforderung in Altona erweisen sich die deutlich steigenden Verkehrsmengen in Folge neuer Quartiersentwicklungen und Nachverdichtungen wie der Mitte Altona, dem Holstenquartier, beim Quartier Wohnen am Volkspark, dem Kolbenschmidt-Areal, dem Euler-Hermes Areal und anderen. Ein von der ehemaligen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) in Auftrag gegebenes Gutachten von SBI Beratende Ingenieure vom April 2019 zum Hauptverkehrsstraßennetz im östlichen Altona kommt zum Schluss, dass hier bis 2030 mit rund 36.000 zusätzlichen Kfz-Fahrten pro Tag zu rechnen ist, davon etwa 26.000 bereits bis ca. 2025. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten nimmt demzufolge an mehreren Kreuzungen deutlich ab und erreicht nur noch die Qualitätsstufe F = dauerhafte Überlastung. Besonders betroffen seien die Routen Bahrenfelder Chaussee-Stresemannstraße und Holstenkamp-Fruchtallee. Da mehrere Kreuzungen kein Ausbaupotential mehr hätten – dazu zählen die Knoten Bahrenfelder Chaussee/von Sauer Straße, Bahrenfelder Chaussee/Bornkampsweg und Holstenstraße/Max-Brauer-Allee – sei die Reduzierung der motorisierten Neuverkehre dringend erforderlich.

Wird nicht gegengesteuert, hätte diese Entwicklung dramatische Folgen für den Bezirk. Jetzt schon bestehende Engpässe in hochfrequenten Zeiten würden zum Dauerzustand. Auch die Emissionen würden wieder deutlich steigen, dabei haben die bestehenden Grenzwertüberschreitungen in der Stresemannstraße bereits jetzt zu Dieseldurchfahrtsbeschränkungen geführt. Wesentliche Grundlage für eine Wende bildet der ÖPNV, der mit deutlich verbesserten Angeboten attraktive Alternativen zum Fahren mit dem eigenen Auto bieten kann.

Mit der Machbarkeitsstudie zur S 32 hat der Senat bereits eine Perspektive für eine Schnellbahnverbindung aufgezeigt, die nicht nur die überfällige schienengebundene Anbindung von Lurup und Osdorf gewährleisten kann, sondern auch im Hinblick auf die genannte Verkehrsentwicklung dringend geboten ist. Allerdings ist bislang kein Zeithorizont oder ein Finanzrahmen für das Vorhaben bekannt. Diese Planungen müssen nun endlich mit vorbereitenden Untersuchungen weiter konkretisiert werden.

Aber selbst bei einer nun zügig betriebenen Planung der S 32 wird es notwendig sein, mit

Zwischenlösungen die Bedarfe aus neuen Wohngebieten aufzufangen und möglichst viele Autonewerkehre gar nicht erst entstehen zu lassen.

Vor diesem Hintergrund beschließt der Hauptausschuss stellvertretend für die Bezirksversammlung:

Die Bezirksversammlung Altona fordert die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) gemäß § 27 BezVG auf, siehe oben

1. bei der in Ausarbeitung befindlichen Hamburger Verkehrsentwicklungsplanung Maßnahmen zu definieren, die geeignet sind, die prognostizierten erheblichen MIV-Neuverkehre im Hauptverkehrsstraßennetz im östlichen Altona und hier besonders im Straßenzug Bahrenfelder Chaussee-Stresemannstraße zu reduzieren.
2. ein regelmäßiges Monitoring mit dem Bezirk Altona einzurichten, bei dem die aktuelle Lage der Verkehrsentwicklung definiert und die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüft wird.
3. die Planungen zur Realisierung der S 32 zügig voranzutreiben und noch im ersten Halbjahr 2021 einen Zeitplan zur Umsetzung sowie ein Finanzierungskonzept zu präsentieren.
4. gleichfalls zu überprüfen, wie auf der Strecke im Straßenzug Luruper Hauptstraße - Luruper Chaussee - Bahrenfelder Chaussee - Stresemannstraße Busoptimierung und Radverkehrsförderung sinnvoll kombiniert werden können. Dabei ist zu untersuchen, ob in Streckenabschnitten mit Radverkehrsanlagen in Mangelbreite analog zur Planung für die Max-Brauer-Allee überbreite Bussonderstreifen geschaffen und für den Radverkehr freigegeben werden können.
5. im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung der Kreuzung Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee auf 26,5 m / 23 m zeitnah eine Verkehrsplanung für das stark beengte Umfeld der Stresemannstraße von Mistralstraße bis Missundestraße vorzulegen, aus der ersichtlich wird, wie hier sowohl Rad- als auch Busverkehr bevorzugt geführt werden können. Die Einrichtung von Busspuren mit Freigabe für den Radverkehr ist als Variante darzustellen.
6. dem Verkehrsausschuss zu berichten.