
Gesamtmobilitätskonzept Süderelberaum

- Vorgehensweise -

Tischvorlage für die Sitzung im Bezirk Hamburg-Mitte am 14. April 2010

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 MOTIVATION FÜR DIE UNTERSUCHUNG	3
2 VORGESEHENES UNTERSUCHUNGSPROGRAMM	3
2.1 GENERELLER ANSATZ	3
2.2 ZIELE DER VERKEHRSPANUNG BETRACHTEN	4
2.3 NUTZUNG VORHANDENER DATENGRUNDLAGEN	5
2.4 BETEILIGUNGSPROZESS	6
3 FAZIT	6

1 Motivation für die Untersuchung

Im Süderelberaum in Hamburg sind gravierende städtebauliche Veränderungen in den Siedlungsgebieten und dem Hafen geplant. Auf der einen Seite erfordert die zentrale Lage und Bedeutung des Hamburger Hafens Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur, die eine effiziente Hinterlandanbindung des Hafens auch für die Zukunft sicherstellen. Demgegenüber macht die besondere Situation der Durchmischung von Gewerbegebieten, Hafenfläche, Wohngebieten, Naturlandschaften und historisch wertvollen Stadtteilen den Reiz des Süderelberaums aus. Aus städtebaulicher Sicht soll die Wohnqualität des Süderelberaums weiter gesteigert und die gefühlte Trennung von der Hamburger Innenstadt aufgelöst werden. Aus diesen Gründen treten bei der Verkehrserschließung der Region zwangsläufig Konflikte auf und es sind die städtebaulichen Ziele, die Wohnqualität der Bevölkerung und die Bedürfnisse der Hafenwirtschaft möglichst weitgehend in Einklang zu bringen.

Es liegen einige Detailplanungen für Infrastruktur-Großprojekte wie die Hafenuerspange, die A26 und die Wilhelmsburger Reichsstraße sowie Detailplanungen lokaler Verkehrsstrukturen wie z.B. in Wilhelmsburg vor. Bisher fehlt aber ein Gesamtmobilitätskonzept für den Süderelberaum, in dem die Einzeluntersuchungen und Planungsergebnisse im Zusammenhang dargestellt werden.

Vor diesem Hintergrund erstellen die Firmen TCI und PTV im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung (BSU) und Umwelt, Amt für Verkehr und Straßenwesen, das Gesamtmobilitätskonzepts Süderelberaum. Diese Arbeiten werden in enger Zusammenarbeit mit der BSU sowie den Planungsbeteiligten und Interessengruppen in den Bezirken Hamburg-Harburg und Hamburg-Mitte (Finkenwerder, Wilhelmsburg, Veddel) durchgeführt.

2 Vorgesehenes Untersuchungsprogramm

2.1 Genereller Ansatz

Das Gesamtmobilitätskonzept Süderelberaum soll die vorliegenden Einzelwirkungen der Maßnahmen als ein plausibles Zukunftsbild aufzeigen. Die konsistente Zusammenstellung vorhandener Untersuchungen und die daraus ableitbaren Handlungsempfehlungen stehen im Fokus der Arbeiten. Das Gesamtmobilitätskonzept ist dabei auf die langfristige Entwicklung ausgerichtet und bildet die Basis für weitere Detailuntersuchungen. Über die vorhandenen Untersuchungen hinaus sollen weitere Aspekte einbezogen werden. Diese sind insbesondere:

- Wechselwirkungen des Individualverkehrs mit dem öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) und Park +Ride (P+R) Konzepte,
- Einbindung der Radverkehrskonzeption für Hamburg,
- Verdeutlichung der Wirkungen der Verkehrsplanungen auf die Verkehrsabwicklung des Hafens, Erreichbarkeiten sowie Umwelt- und Lärmauswirkungen auf Landschaft und Bevölkerung.

Neben der Einbindung vorhandener Informationen und Gutachten sind die unterschiedlichen Interessen von Bevölkerung, Unternehmen und Wirtschaft in der Region durch die Einbindung des bereits stattgefundenen intensiven Beteiligungsprozesses berücksichtigt werden. Weiter Fachgespräche und Workshops mit Beteiligten sind vorgesehen.

2.2 Ziele der Verkehrsplanung betrachten

Grundsätzlich werden die geplanten Verkehrsinfrastrukturen verschiedene Wirkungsbereiche tangieren. Diese Wirkungsbereiche lassen sich aus den bestehenden Leitbildern und Zielen der Verkehrsplanung ableiten. Oft werden dabei die negativen Aspekte der Verkehrsnachfrage in den Vordergrund gerückt – wie z.B. Umweltbelastung, Lärm, Unfälle. Umgekehrt ermöglicht aber das Verkehrssystem die Realisierung der Mobilitätsbedürfnisse von Personen sowie den gesamten Wirtschaftsverkehr. Aufgrund dieser unterschiedlichen Wirkungen ergeben sich eine Vielzahl von Zielvorstellungen, welche im Rahmen der Erstellung des Gesamtmobilitätskonzepts zu berücksichtigen sind.

Es gibt nicht **die** optimale Ausgestaltung des Verkehrssystems, sondern verschiedene Optimierungsmöglichkeiten unter gegebenen Rahmenbedingungen. Hierfür ist es erforderlich im Vorfeld einer Verkehrsentwicklungsplanung eine Zusammenstellung von verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Zielen aufzustellen. Für die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Süderelberaum wird ein Zielsystem formuliert, das als Maßstab für die Beurteilung der Planungen herangezogen werden soll. Die aus der Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg abgeleiteten Ziele sowie zugehörige Beurteilungsindikatoren sind in der folgenden Abbildung zusammengestellt.

Ziele, Indikatoren und Beurteilungskriterien

	Ziele	Indikatoren	Beurteilung durch
Schutzziele	S1 Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen der Region	Verminderung von zusätzlichem Flächenverbrauch Verminderung der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes	Abschätzung Flächenverbrauch qualitative Erörterung
	S2 Verringerung der verkehrsbedingten Schadstoffe und des Verkehrslärms	Analyse von Fahrleistungen und Stausituationen Fahrleistung und Zugzahlen in bewohnten Siedlungsflächen	Fahrleistungsabschätzung Fahrleistung + Zugzahlen
	S3 Verbesserung der Verkehrssicherheit	Reduzierung der Unfallwahrscheinlichkeit	qualitative Erörterung
	S4 Verminderung der Trennwirkung der Verkehrsinfrastruktur	Querschnitte und Fahrleistung in Siedlungsgebieten	qualitative Erörterung
	S5 Verminderung des Verbrauchs an Energie	Energieverbrauch (Straße und Schiene)	Fahrleistung + Zugzahlen
Wohlfahrtsziele	W1 Ausbau der Lebensqualität für die Bewohner der Stadt und des Umlandes	Verbesserung der Randbedingung des Umweltverbundes Verlagerung und verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs	qualitative Erörterung qualitative Erörterung
	W2 Förderung der Standortqualität	Gewährleistung der Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte Gewährleistung der Erreichbarkeit der soziale Ziele	Reisezeitbetrachtungen Reisezeitbetrachtungen
	W3 Gewährleistung der Verknüpfung städtischer Funktionen	Netzgestaltung und Verkehrsachsenprinzip	Netzanalyse
	W4 Verbesserung der Erreichbarkeiten in der Stadt und im Umland	Verkehrsbeteiligungsdauer Wegekomfort (Fuß, Rad, ÖPNV, Schiene, Kfz)	Abschätzung Reisezeiten im Netz qualitative Erörterung
	W5 Minimierung des Mitteleinsatzes der öffentlichen Hand und der Verkehrsteilnehmer	Kosten von Infrastrukturmaßnahmen	Kostenbetrachtung

Es lassen sich Schutzziele und Wohlfahrtsziele unterscheiden und mit entsprechenden Beurteilungsindikatoren belegen. Diese dienen als Maßstab zur einheitlichen Beurteilung der Wirkungen der Verkehrsinfrastruktur auf die Verkehrsstruktur, Bevölkerung und Umwelt. Die Beurteilung der einzelnen Indikatorenerfolgt dabei zum Teil auf rein qualitativer Ebene, für andere Indikatoren ist hingegen eine quantitative Abschätzung auf Grundlage der aus den Gutachten zur Verfügung stehenden Verkehrsbelastungen und Verkehrsströmen möglich. Beispielhaft seien hier die Abschätzung der Schadstoffemissionen sowie der Erreichbarkeiten genannt.

2.3 Nutzung vorhandener Datengrundlagen

Im Rahmen des Gesamtmobilitätskonzepts Süderelberraum werden vorwiegend die großen Infrastrukturvorhaben – Hafenspanne, A26, Verlegung Wilhelmsburger Reichsstraße, Ausbau der Schienenanbindung des Hafens – betrachtet, ergänzt um einzelne zusätzliche flankierende Maßnahmen, wie z.B. evtl. Rückbaupotenziale in Folge von parallelen Aus- oder Neubauvorhaben. Darüber hinaus wird der Öffentliche Personennahverkehr sowie das Radwegekonzept Hamburg in die Betrachtung integriert.

Für diese Infrastrukturvorhaben liegen Einzelgutachten vor, die entsprechend detailliertes Datenmaterial über die Verkehrsströme und die Maßnahmenwirkungen bereitstellen. Diese Datengrundlagen werden für quantitative Auswertungen genutzt.

Wichtige Datengrundlagen werden bereitgestellt aus folgenden Gutachten:

- Verkehrsentwicklungsplanung Hamburg
- Aktuelles Verkehrsmodell Hamburg zur Untersuchung des Autobahnnetzes
- Datengerüst aus der Untersuchung zum Eisenbahnknoten Hamburg (Schwerpunkt Güterverkehr, verkehrsträgerübergreifend)
- Untersuchungen zur A26 und A252 (Hafenquerspange, HQS)
- Kleinräumige Untersuchungen Wilhelmsburg
- Straßenseitiges Verkehrsmodell Hamburger Hafen
- Radverkehrskonzept.

Ergänzt werden diese Daten durch Aufbereitung der Daten zum Angebot und zur Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs.

2.4 Beteiligungsprozess

Begleitet wird die Erarbeitung des Gesamtmobilitätskonzepts Süderelbäum durch einen angemessenen Beteiligungsprozess. Dieser berücksichtigt folgende Elemente

- Begleitender Arbeitskreis mit Vertretern der betroffenen Behörden
- Workshops mit Vertretern aus Interessengruppen, Unternehmen und Politik
- Vorstellung des Arbeitsprogramms in den Bezirken Hamburg Harburg und Hamburg-Mitte
- Einzelne persönliche Fachgespräche mit Planungsbeteiligten

Durch diesen Beteiligungsprozess soll erreicht werden, dass die unterschiedlichen Interessen bei der Gestaltung des Süderelbäums berücksichtigt werden und das Ergebnis des Gesamtmobilitätskonzepts eine weitgehende Akzeptanz erfährt.

3 Fazit

Mit dem integrativen Konzept zur zukünftigen Gestaltung der Mobilität im Süderelbäum wird ein Gesamtbild des zu erwartenden Mobilitätsgeschehens mit der zeitlichen Perspektive 2025 -2030 in diesem Gebiet gezeichnet. Die Berücksichtigung der unterschiedlichen Wirkungen ermöglicht die Abschätzung des Zusammenspiels der verschiedenen städtebaulichen und verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen. Aufbauend auf diesem

Zukunftsbild können Handlungsempfehlungen abgeleitet werden, die dabei helfen eine attraktive Gesamtsituation zu erzeugen. Zur Erzeugung dieses Zukunftsbildes ist, wie erläutert, die Einbeziehung der vorhandenen Erkenntnisse erforderlich. Die Gutachter sind daher für weitere Hinweise über zu berücksichtigende Gutachten oder Entwicklungsabschätzungen dankbar.