

SPD-Forderungen an „Kontrakt“ zu Verkehrsplanungen im Hamburger Süden

Ganzheitliches Verkehrskonzept für den Hamburger Süden erarbeiten

Die SPD in Harburg, Süderelbe, Wilhelmsburg und Veddel fordert vor einer Entscheidung über einen neuen Trassenverlauf der Hafenuferspange (HQS) ein Verkehrsmodell für den gesamten Verkehrsraum südlich der Norderelbe. Darin sind alle Verkehrsprobleme des Bezirkes Harburg und den Gebieten der Regionalausschüsse Wilhelmsburg/Veddel und Finkenwerder gründlich zu analysieren. Anschließend werden ergebnisoffen Lösungsvorschläge erarbeitet, bewertet und beraten. Dazu gehören auch Überlegungen zu Alternativen, wie z.B. dem ÖPNV oder automatische geführte Transportsysteme für die Hafenwirtschaft sowie der Ausbau von Schienenwegen. Die Auswirkungen auf das Straßennetz - auch auf die vorhandenen Wohnquartiere - müssen dabei bei der Planung dargestellt und bei einer Realisierung anwohnerverträglich abgemildert werden. Das Ergebnis ist dann ein ganzheitliches Verkehrskonzept für den beschriebenen Raum.

In das Konzept müssen die durch den Hafen bedingten Verkehre einbezogen werden. Die durch die geplante Aufhebung des Freihafens bedingten Folgen sind zu berücksichtigen. Ferner sind die Folgen von Trassenentscheidungen auf andere Räume zu betrachten. Eine Entscheidung für eine Südtrasse der sogenannten Querspange geht beispielsweise einher mit einer Ertüchtigung der Stadtstraßen im Norden der Elbinsel.

Zu berücksichtigen sind die Verkehre, die aus dem zurzeit im Ausbau und für die nächsten Jahre in Planung befindlichen Terminals östlich des Köhlbrandes erwachsen..

Zu berücksichtigen sind schließlich die Folgen des Projektes 24/7 der Logistikinitiative Hamburg, bei der die LKW-Abfertigung an den Terminals auf einen Betrieb rund um die Uhr ausgeweitet werden soll, was zu zusätzlicher Belastung der Bevölkerung in der besonders sensiblen Nachtzeit führen würde.

Bei der Erarbeitung des Konzeptes ist eine klare und transparente Bürgerbeteiligung sicherzustellen. Die Zielsetzung des Prozesses soll von Beginn an klar definiert sein. Den beteiligten Bürgern ist die Möglichkeit einzuräumen, bei der Auswahl von Sachverständigen mitzuwirken. Die Beteiligung muss sich bereits auf den Rahmen des Verfahrens erstrecken.

Straßen- und Bahnneubauten müssen anwohnerverträglich sein

In vielen Bereichen des Hamburger Südens müssen die Bewohner seit langem die zum Teil ungeordneten Verkehrsverhältnisse ertragen. Die Lebensqualität leidet darunter stark und führt zu einer unerwünschten Bevölkerungsabwanderung. Auch vor dem Hintergrund der EU-Lärmrichtlinie muss bei Ausbauten von Straße oder Schiene besonders auf eine Steigerung der Lebensqualität aller Bewohner (egal ob z.B. im Reiherstiegviertel, auf der Veddel, an der Kornweide, in Neuland, in Moorburg, in Bostelbek, im Harburger Binnenhafen, an der B4, B73, am Ehestorfer Heuweg sowie der B75 oder anderer Wohnquartiere) geachtet werden. Dazu gehört vor allem ein effektiver Lärmschutz, auch wenn dies mehr Investitionen erfordert als gesetzlich notwendig ist.

Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße

Eine Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße an die Bahntrassen kann nur akzeptiert werden, wenn folgende Bedingungen erfüllt werden:

- **Verringerung des Lärms** in den Wilhelmsburger Wohngebieten östlich der Bahn unter die gesetzlich vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte nach der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV: z.B. in allgemeine Wohngebieten unter 59 dB (A) tags und 49 dB (A) nachts. Da die vorgesehenen Lärmschutzwände dieses Ziel nicht erreichen, könnte eine Einhausung der Bahngleise und der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße zwischen der Kornweide und dem Buscher Weg eine Lösung sein. Im Süden Hamburgs leben keine Bürger zweiter Klasse. Was in Othmarschen möglich ist, muss auch in Wilhelmsburg möglich sein. Die Dachflächen könnten bei einer fast idealen Südausrichtung mit Sonnenkollektoren ausgerüstet werden. Damit entstünde ein weiterer Nutzen dieser Einhausung.

Sollte die Einhausung nicht realisierbar sein, muss die Verminderung des Lärms an der Quelle durch eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten erreicht werden. Die Reichsstraße muss dafür als mehrspurige Stadtstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 60 Km/h errichtet werden, nicht jedoch als Autobahn oder autobahnähnliche Schnellstraße. Zu untersuchen sind auch Möglichkeiten einen Teil des heute auf der Reichsstraße fließenden Verkehrs auf andere Strecken, beispielsweise die A1 umzuleiten.

- **Bereitstellung der Finanzmittel** (öffentliche Haushalte) für den oben beschriebenen effektiven Lärmschutz und dessen zügige Umsetzung.
- **Die Anschlussstelle muss an die Neuenfelder Straße** anstatt an die vorgesehene Rotenhäuser Straße. Mit der Mengestraße und Neuenfelder Straße stehen 2 relativ leistungsfähige Straßen zur Verfügung. Die vorgesehenen Alternativen (Rotenhäuser Straße sowie Tielenstraße und Krieterstraße) sind dies nicht. Beides sind auf weiten Abschnitten Tempo 30-Straßen mit einer gegenwärtig vorhandenen Sperre für Lkw (Rotenhäuser Straße, soll sie verschwinden?) und einer künftigen Gemeinschaftsstraße (Krieterstraße, Schule Tor zur Welt). Aus der Verkehrsumlegung der Variantenuntersuchung (SSP Consult, Auftrag BSU, <http://www.verkehrsplanung-sued.hamburg.de/contentblob/1603922/data/variantenuntersuchung-wilhelmsburger-reichsstrasse-bsu-13-07-09.pdf>) ist ersichtlich, dass eine Anschlussstelle Rotenhäuser Straße den Verkehr mitten in dicht bebaute Wohngebiete zieht:

- Rotenhäuser Straße von 4.600 auf 13.300 Kfz/Tag
- Neuhöfer Straße von 8.800 auf 9.500 Kfz/Tag.

Dafür sinkt die Verkehrsmenge auf der für den Verkehr besser geeigneten Straße „Bei der Wollkämmerei“ von 12.200 auf 7.900 Kfz/Tag.

- **Tempo 30-Zonen in Wohngebieten** der Elbinseln. Die Georg-Wilhelm-Straße zwischen Harburger Chaussee und Pollhornweg mit ihren anliegenden Straßen muss zu einer Tempo 30-Zone ausgewiesen werden. Für den Durchgangsverkehr stehen der Straßenzug Hafenrandstraße – Reiherstieg Hauptdeich – Bei der Wollkämmerei – Schmidts Breite – Pollhorner Hauptdeich sowie die Mengestraße – Neuenfelder Straße und die Wilhelmsburger Reichsstraße zur Verfügung.

Auch der Straßenzug Niedergeorgswerder Deich – Kirchdorfer Straße bis zur Neuenfelder Straße muss mit seinen anliegenden Straßen zu einer Tempo 30-Zone umgewandelt werden. Auch hier stehen leistungsfähige Straßen (Wilhelmsburger Reichsstraße und Neuenfelder Straße) für den Hauptverkehr zur Verfügung.

Die Wohnbebauung in der Harburger Chaussee muss insbesondere vor dem Lärm des Schwerlastverkehrs geschützt werden. Neben einer Temporeduzierung auf 30 Km/h müssen auch bauliche Änderungen in Betracht gezogen werden.

In diesen Wohngebieten muss auch eine effektive Lösung zur Verdrängung des Lkw-Durchgangsverkehrs geschaffen werden.

Die Tunnelstraße eignet sich wegen ihrer Wohnortnähe nicht zur Ableitung großer Verkehrsströme, insbesondere nicht für den LKW-Verkehr.

- **Ausbau des ÖPNV.** Der S-Bahn-Takt zwischen Hamburg Hauptbahnhof und Harburg muss zumindest in den Hauptverkehrszeiten verdichtet werden, da die Kapazitäten bereits jetzt zum Teil erschöpft sind.
Die Voraussetzungen für eine dauerhafte Erhöhung der Zugkapazitäten aus dem niedersächsischen Umland müssen auch im Hamburger Hauptbahnhof geschaffen werden. Die Anbindung der Wohngebiete im Bereich der Georg-Wilhelm-Straße/ Zeidlerstraße muss z.B. durch eine verlegte und häufiger fahrende Buslinie 156 (S Wilhelmsburg – Stübenplatz – Steinwerder) verbessert werden.
Zu dem Ausbau der ÖPNV gehört auch eine HVV-Fährlinie zwischen den St. Pauli Landungsbrücken und dem Spreehafen mit einem Anleger in der Verlängerung der Veringstraße.
- **Optimale Bus/ S-Bahn-Anschlüsse sicherstellen.** Zur Stärkung des ÖPNV müssen die Anschlüsse zwischen Bus und S-Bahn gewährleistet werden. Dies ist leider auf der Metrobuslinie 13 (S Veddel – Stübenplatz – S Wilhelmsburg – Kirchdorf Süd) nicht immer erreicht. Durch die 7/8- oder 6/7-Minuten-Takte treten längere Übergangszeiten von bis zu 7 Minuten auf. Optimale Übergangszeit von 3 (S Veddel) und 4 Minuten (S Wilhelmsburg) existieren mit den vorhandenen Takten teilweise nur alle 20 Minuten. Ein durchgängiger 5-Minuten-Takt auf der Linie 13 zu den Betriebszeiten der S31 verbessert die Situation deutlich.
Ein weiteres Anschlussproblem existiert am Adolf-Menge-Platz. Dort sind die Umsteige- wege von der Buslinie 154 (aus Richtung Kornweide) zu den Buslinien in das Reiher- stiegviertel lang. Die Busse sind teilweise nicht abgestimmt. So kann es tagsüber zu Wartezeiten von bis zu 9 Minuten kommen. Um die Anschlusssituation und die Erschlie- ßung des Gewerbegebiets Dratelnstraße zu verbessern, wäre es denkbar die Buslinie 154 aus der Mengestraße herauszunehmen und über die Rotenhäuser Straße (mit Bus- schleuse) und Dratelnstraße zum S-Bahnhof Wilhelmsburg zu führen. Abzuwägen ist dann aber auch die etwa 5 Minuten längere Fahrzeit zur S-Bahn.
Weiterer Handlungsbedarf für bessere Anschlüsse besteht im Süden von Wilhelmsburg. An der gegenwärtigen Haltestelle Kornweide sind die Linien 152, 153 und 154 nicht im- mer optimal verknüpft. Es wäre denkbar, die Linie 154 mit der Linie 153 Richtung Har- burg zu verknüpfen und dann das Umsteigen an der Haltestelle König-Georg-Deich zu optimieren.

- **Umsetzung des Velorouten-Konzeptes** aus dem Weissbuch der Wilhelmsburger Zukunftskonferenz. Zu diesem gehört eine baldige Öffnung des Zollzaunes am Spreehafen und eine neue Elbquerung für Fußgänger und Radfahrer an der A1-Norderelbrücke zwischen Georgswerder und Kaltehofe.
- **Verkehrsmindernde und -sichernde Maßnahmen in Harburg.** Laut der Verkehrsumlegung (SSP Consult, Auftrag BSU) erhöht sich die Verkehrsmenge in Harburg. So werden beispielsweise erhebliche Steigerungen erwartet für:
 - den westlichen Teil der Neuländer Straße von 16.000 auf 31.900 Kfz/ Tag,
 - den östlichen Teil der Neuländer Straße von 25.700 auf 33.400 Kfz/ Tag,
 - der Harburger Stadtautobahn (A253) von 58.000 auf 67.000 Kfz/ Tag.

Es ist nicht nachvollziehbar, woher die Steigerungen kommen, da die Verkehrsmengen auf den Elbbrücken der A1 und A253 fast konstant bleiben. Besonders erstaunlich ist die Steigerung des Lkw-Verkehrs auf der A253 zwischen den Anschlussstellen Hamburg-Neuland und Hamburg-Harburg-Mitte von 6.680 auf 9.630 Lkw/ Tag. Dieser zusätzliche Schwerlastverkehr wird mutmaßlich zu großen Teilen auf der Bremer und Winsener Straße weiterfahren. Da die Zustände insbesondere auf der Bremer Straße bereits gegenwärtig für die Anlieger unerträglich sind, müssen verkehrsmindernde und -sichernde Maßnahmen erfolgen wie beispielsweise:

- auf der Bremer Straße Verengung der sehr breiten Fahrspuren (ca. 4,3 Meter) durch Verkehrsinseln. Dies hilft auch Fußgänger bei der Überquerung Fahrbahn und links abbiegenden Autofahrern.
- Überwachung der Geschwindigkeit (z.B. mit stationären Messstationen),
- eine Aufstellfläche für Linksabbieger (als Minimalmaßnahme) in der Neuländer Straße in den Neuländer Weg (Zufahrt für Fuldastieg und Weserstieg),
- öffentlich bezahlte Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Anlieger,
- gegebenenfalls Nachfahrtsfahrtsverbot für Lkw,
- Prüfung von Lkw-Fahrverboten z.B. auf der Bremer Straße.