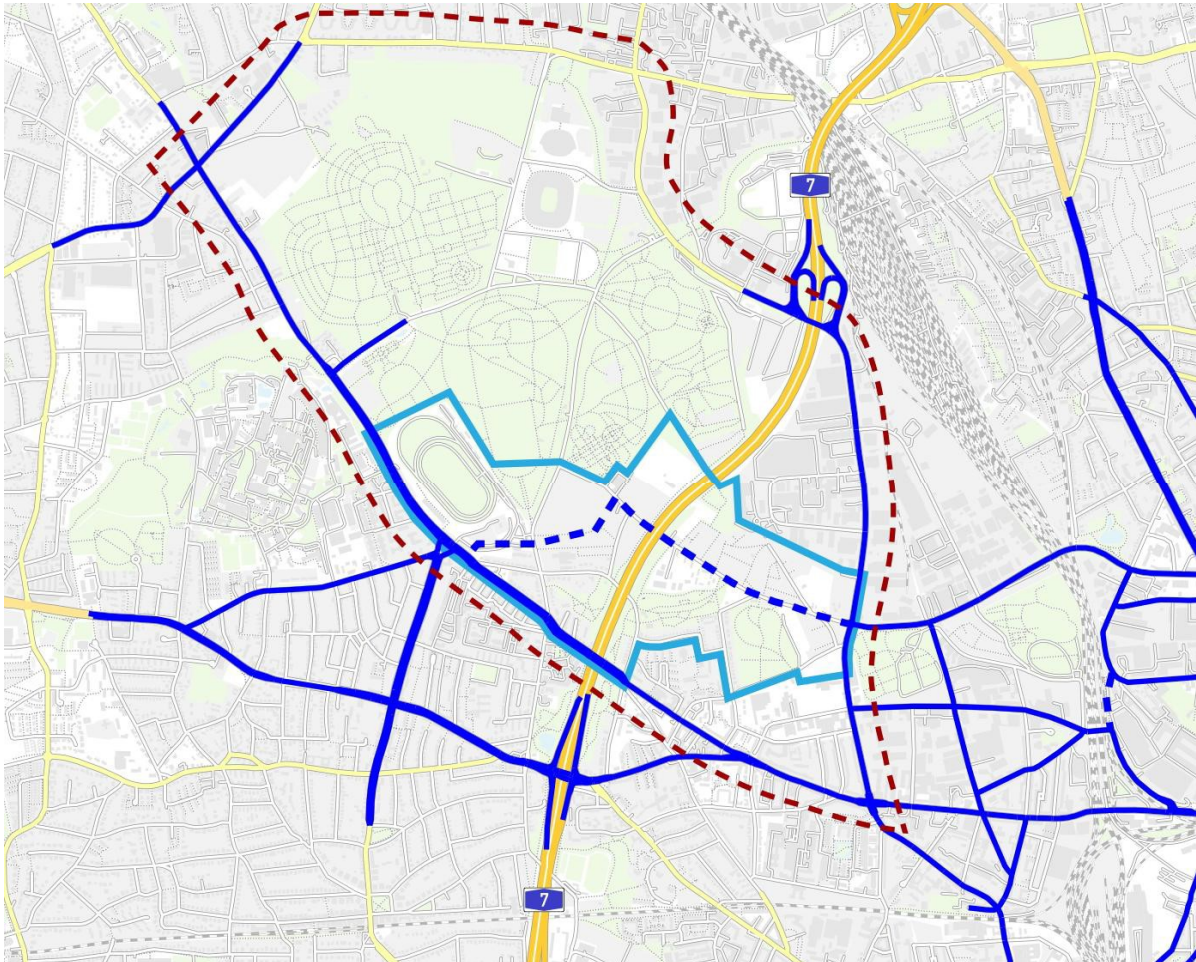


Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung Hamburg Bahrenfeld-Nord



Prof- Dr. Heiner Monheim
Stadt- und Verkehrsplaner SRL
Kurfürstenstr. 13
53115 Bonn
0228217109
heinermonheim@yahoo.de
Bonn, den 13.1.2015

Stellungnahme zur Verkehrsuntersuchung Hamburg-Bahrenfeld Nord der SBI Beratende Ingenieure vom
Juni 2014

Gliederung:	Seite
1 Verkehrserzeugung im Verkehrsentwicklungskontext	2
2 Bestandsaufnahme	3
3 ÖPNV-Anbindung	3
4 Prognose	4
5 Autodominanz der Gesamtdarstellung	4
6 Netzüberlegungen	5
7 Straßenraumqualitäten	5
8 Mobilitätskonzept	5
9 Gesamtbewertung	6
10 Fazit	6

1. Verkehrserzeugung im Verkehrsentwicklungskontext

In der Ausgangsanalyse werden die im Gebiet bereits vorhandenen Verkehrserzeuger und die durch die Bereitstellung neuer Nutzflächen in den Bereichen Wohnen, Handel und Gewerbe künftig nutzbarer Flächen mit ihren künftig zu erwartenden Verkehrserzeugern summarisch und aufgeteilt in die verschiedenen Teilgebiete und Entwicklungsstufen dargestellt. Hieraus soll später die künftige Verkehrserzeugung abschätzbar werden. Schon an dieser Stelle wäre es durchaus sinnvoll gewesen, darauf hinzuweisen, dass sich die Verkehrserzeugung bestimmter städtebaulicher Nutzungen nicht automatisch einstellt, sondern stark davon abhängt,

- a. welche genauen Nutzungen und Nutzer (nach Branche, Beschäftigtenstruktur, regionaler Verflechtung gewerblicher Nutzungen sowie der Alters-, Haushalts- und Sozialstruktur der Wohnnutzer) sich schlussendlich dort einfinden und
- b. mit welchen verkehrlichen Maßnahmen und Qualitäten (im Sinne von Push und Pull) sie bedient bzw. konfrontiert werden.
- c. Es wäre schon an dieser frühen Stelle sinnvoll gewesen, die Bandbreiten der erreichbaren Verkehrsmittelwahlstrukturen (zwischen stark autofixierten Nutzungen und Nutzern oder stark umweltverbundorientierten Nutzungen und Nutzern) aufzuzeigen und deutlich zu machen, dass innovative Mobilitätskonzepte den Ehrgeiz haben sollten, durch geeignete Maßnahmen wie
 - betriebliches Mobilitätsmanagement,
 - Erhöhung der Widerstände im Straßennetz,
 - Parkraumrestriktionen,
 - autoarme Wohngebieterschließung und
 - verbesserte Angebote im Umweltverbund mit entsprechenden infrastrukturellen und betrieblichen Angeboten (z.B. hohe ÖPNV-Erschließungs- und Verbindungsqualität, direkter Radverkehrsführung auf Schnellradwegen)

die gebietsinterne wie auch die gesamtstädtische Autoverkehrserzeugung zu minimieren.

Insofern ist für die künftige Verkehrsentwicklung eines größeren Gebietes entscheidend, in welche verkehrlichen gebietsinternen und darüber hinausgehenden gesamtstädtischen Verkehrsmaßnahmen diese Nutzungen eingebettet sind bzw. werden können.

2. Bestandsaufnahme

In der Ausgangsanalyse der verkehrlichen Bestandsaufnahme wird das bestehende Straßennetz systematisch nach den Anlagen und Ansprüchen der verschiedenen Verkehrsarten bewertet. Diese Analyse hat folgende Mängel:

- a. Die Frage der umfeldabhängigen Belastbarkeit des Gebietes und seiner verschiedenen Straßentypen wird nicht weiter diskutiert. Hier hätte man mit Bezug zu den Aufgaben der Lärminderungsplanung und Luftreinhalteplanung und in Anlehnung an die von Topp u.a. entwickelten und in der Verkehrsentwicklungsplanung vielfach angewendeten Methoden der umfeldabhängigen Kapazitätsbegrenzung deutlicher klären müssen, wo schon heute die Belastungsgrenzen aufgrund der bestehenden Bebauung und Nutzung und erst Recht, wo künftig aufgrund der geplanten Nutzungen die Belastungsgrenzen überschritten sind. Da die vielfach offene Bauweise und weitläufige Verkehrserschließung eine ungehinderte Ausbreitung der Lärmbelastungen und Luftschadstoffbelastungen begünstigen, ist auf nahezu allen mit KFZ-Verkehr hochbelasteten Straßen von einer deutlichen Überschreitung der Verträglichkeitsgrenzen auszugehen. Hieraus hätte eigentlich im Sinne einer modernen, integrierten Verkehrsentwicklungsplanung das notwendige Minderungssoll errechnet werden müssen, das durch geeignete Maßnahmen im Bereich der Verkehrserzeugung (Minimierung des KFZ-Verkehrs von Anfang an) und Verkehrsverlagerung (Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens zu Gunsten des Umweltverbundes) im Gebiet selber und in den anderen mit dem Gebiet verkehrlich verflochtenen Gebieten eingelöst werden muss. Stattdessen wird in den nachfolgenden Kapiteln lediglich die verkehrstechnische Belastbarkeit und Überlastungsgefahr der Tangentialstraßen und Knoten im Fall der beiden Netzvariante A und B diskutiert. Dies ist eine viel zu stark autozentrierte Vorgehensweise.
- b. Die Frage der Verträglichkeit der KFZ-Verkehrsmengen im Status quo im Hauptverkehrsstraßennetz (z.B. Abb. 3-10 Analysebelastungen) wird nicht weiter vertieft. Durch das Ausklammern der Frage der umfeldabhängigen Belastungsgrenzen fehlt ein wesentlicher Beurteilungsmaßstab.
- c. Die in das Gebiet einströmenden KFZ-Verkehrsmengen werden einfach nachrichtlich übermittelt, ohne deren Zustandekommen und Veränderbarkeit näher zu diskutieren. Hier hätte es sich angeboten, eine Rückkoppelung zur gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung vorzunehmen und die Anforderungen einer nachhaltigen Mobilitätspolitik (Reduzierung der fossilen Mobilität) aus Klimaschutz- und Energieverbrauchsminderungsgründen zu diskutieren und daraus abgeleitete Minderungsziele einzubringen.
- d. In den Teilkapiteln zum Fußverkehrs- und Radverkehrsnetz werden durchaus zeitgemäße Überlegungen zu Netzqualität und Bewertung der vorhandenen Defizite angestellt. Die beklagenswerten Qualitätsmängel hinsichtlich der Überquerbarkeit für Fußgänger und Radfahrer sowie der teilweise sehr defizitären Querschnittsbreiten von Fuß- und Radwegen werden angemessen analysiert.

3. ÖPNV-Anbindung

Problematisch sind die Aussagen zur Qualität der ÖPNV-Anbindung. Die angenommenen Radien der Haltestellenentfernung sind mit 400 m deutlich zu groß, für einen attraktiven ÖPNV ist sehr viel mehr Kundennähe notwendig. Angesichts des demographischen Wandels und der gewachsenen Anforderungen an die Kundennähe des ÖPNV hätte man die Betrachtung auch für 200 m Luftlinienradien anstellen müssen. Dann wäre die relativ geringe Qualität der ÖPNV-Erschließung und -Anbindung im Gebiet noch offenkundiger geworden. Die quartiersinterne ÖPNV-Netzdichte ist in jedem Falle unzureichend. Die Bedienung erfolgt hauptsächlich tangential. Die Systemqualität ist außerdem aufgrund der unterschiedlichen Taktungen sehr unzureichend. Diese Mängel sind deshalb bedeutsam, weil ohne einen hohen Qualitätsanspruch auch in der Prognose und Planung keine angemessen kreativen ÖPNV-

Maßnahmen entwickelt werden können. Erfreulich ist immerhin, dass das Bike + Ride Angebot, Bike-Sharing-Angebot und Car-Sharing-Angebot allgemein thematisiert werden. Allerdings fehlen hierzu dann in den Prognose und Planungskapiteln entsprechende, kreative Systemplanungen und daraus ableitbare Minderungsbeiträge zur Reduzierung des KFZ-Verkehrs.

4. Prognose

Im Prognosekapitel werden zunächst die Bandbreiten der KFZ-Verkehrsentwicklung ausgehend vom Verlauf der letzten 10 Jahre aufgezeigt. Konstatiert wird die durchaus erfreuliche Tatsache einer generellen KFZ-Verkehrsabnahme hinsichtlich der Verflechtungen mit der Kernstadt und City bei Stagnationen der Tangential- und Ringverkehre und Zunahme der KFZ-Verkehr auf den Autobahnen. Man hätte sich gewünscht, dass in einer zukunftsbezogenen Betrachtung die Bandbreiten weiterer möglicher Abnahmen in Abhängigkeit von den seitens der Stadt Hamburg selber beeinflussbaren Strategien und Maßnahmen aufgezeigt worden wären. Denn die bisher beobachteten Abnahmen des Autoverkehrs sind mehr das Ergebnis bundesweit beobachtbarer genereller Trends in urbanen Räumen und weniger das Resultat ganz gezielter Strategien und Maßnahmen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in Hamburg. Gerade im Hinblick auf die Erfordernisse einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung angesichts der Herausforderungen von Klimaschutz, Energiesparpolitik und postfossiler Mobilität müsste man deutlich stärkere Minderungsraten anstreben und die Dimensionierung von Strecken und Knoten von vorn herein auf eine solche Abnahme ausrichten. Statt dessen werden lediglich in den drei Szenarien recht pauschal und sehr „bescheiden“ die unterschiedlichen Minderungsoptionen für die gebietsinterne Verkehrserzeugung (Minderungsannahmen für den sog. „Neuverkehr“ durch die prognostizierten Nutzungen) bestimmt, ohne weiter auf die Abhängigkeit dieser Werte von bestimmten gebietsinternen und gesamtstädtischen Maßnahmen einzugehen. Insbesondere wären auch hinsichtlich der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklung und damit der von außen das Gebiet betreffenden Verkehrsmengen entsprechende Szenarioannahmen zu treffen. Man hätte sich gewünscht, dass intensiver diskutiert worden wäre, ob und ggf. wie die allgemein für Hamburg festgestellten Tendenzen einer veränderten Verkehrsmittelwahl mit insbesondere verstärkter ÖPNV- und Fahrradnutzung sowie verstärkter Nutzung von Car Sharing und Bike Sharing durch entsprechende Maßnahmen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanung weiter verstärkt werden können, um auf diese Weise im Untersuchungsgebiet und darüber hinaus im sonstigen Straßennetz zur weiteren Verringerung des KFZ-Verkehrs beizutragen.

5. Autodominanz der Gesamtdarstellung

Ab S. 32 verselbständigt sich dann die zunächst noch recht ausgewogene Analyse und Prognose in Richtung auf eine Übergewichtig autoverkehrsorientierte Umlegung der prognostizierten KFZ-Verkehrsmengen auf die unterschiedlichen Varianten eines angenommenen Straßennetzes.

- a. Hierbei werden mit sehr viel Akribie die Optionen des internen Hauptnetzes berechnet, insbesondere hinsichtlich des Holstenkamps und seiner Verlängerung und der damit verbundenen Öffnung einer neuen Querungsmöglichkeit des Gebietes im gebietsfremden Autoverkehr.
- b. Hier reicht es nicht, eine als gegeben angenommene Menge des KFZ-Verkehrs im Netz neu umzulegen. Vielmehr sind nach allen Erfahrungen wegen der in der Variante A entstehenden auch gesamtstädtisch interessanten neuen Hauptverbindung großräumige Umlagerungen von KFZ-Verkehrsströmen und ein erheblicher Neuverkehr wegen relevanter Reisezeiteffekte im KFZ-Verkehr zu erwarten, die die angegebenen Werte überschreiten.
- c. Man fragt sich, warum nicht mit der gleichen Akribie verschiedene Optionen einer unterschiedlichen ÖPNV-Netzentwicklung betrachtet werden.

6. Netzüberlegungen

Diese Generalkritik gilt auch für alle weiteren Kapitel, weil hier ganz übergewichtig Fragen der Knotenpunktgestaltung, Querschnittsdimensionierung im Hauptnetz des KFZ-Verkehrs thematisiert werden, wobei zwar bei den Querschnittsbetrachtungen auch Fragen der Integration des Busverkehrs und Fuß- und Radverkehrs angesprochen werden, nicht jedoch vergleichbar variantenreiche Netzüberlegungen angestellt werden.

- a. Diese Frage ist besonders relevant für die im Rahmen des Rahmenplans vorgesehene Bügelschließung der Wohngebiete, weil diese eine kundennahe ÖPNV-Erschließung wegen der zwangsläufigen Umwege sehr erschwert.
- b. Ohnehin wird die Systemfrage bei der ÖPNV-Erschließung nicht ausreichend thematisiert. Angesichts der Gebietsgröße und Dimensionen der Nutzflächen und vorgesehenen Nutzungen ist im Interesse einer Minimierung des KFZ-Verkehrsaufkommens eine kundennahe ÖPNV-Feinerschließung nach Art von Quartiersbusnetzen sinnvoll, die die primär tangentialen Hauptachsen des ÖPNV mit den gebietsinternen Nutzungen verbindet. Hierzu müssten eigene Netzvorschläge und Fahrplanvorschläge entwickelt werden.
- c. Die im Erschließungskonzept angesprochene Verlängerung der Buslinie 288 bis zum Ebertplatz reicht jedenfalls als ÖPNV-spezifische Maßnahme keinesfalls aus, um eine Maximierung der ÖPNV-Akzeptanz zu erreichen. Hierfür sind mehr quartiersinterne Linien und sehr viel mehr Haltestellen erforderlich.

7. Straßenraumqualitäten

Eine weitere Kritik betrifft die diskutierten straßenräumlichen Maßnahmen in den vorgeschlagenen Querschnitten und insbesondere Knotenpunkten. Hier handelt es sich ganz überwiegend um sehr konventionelle Entwurfslogiken, bei denen Fragen der kompakten, flächensparsamen Stadtentwicklung und Verkehrsraumgestaltung außer Acht bleiben.

- a. Die straßenräumliche Qualität der vorgeschlagenen Knoten ist aus moderner Sicht miserabel, die Knoten wirken wie „Verkehrsmaschinen“, in denen keinerlei Ambitionen im Sinne einer Platzgestaltung erkennbar werden.
- b. Die Option von Kreisverkehrsplätzen beispielsweise wird überhaupt nicht in Erwägung gezogen.
- c. Radverkehrs- und Fußverkehrsflächen werden einfach additiv am Rand „angeflickt“.
- d. Bei der Querschnittsgestaltung der Anliegerstraßen, Sammelstraßen und Verkehrsstraßen werden zwar schematisch üppige Baumplantungen, teilweise in mehreren Reihen, vorgesehen, aber alle Entwürfe lassen wenig vom Leitbild einer kompakten, flächensparsamen Stadt- und Verkehrsentwicklung erkennen. Diesem Leitbild würde die Anlage von Schmalfahrspuren sowie die stärkere Überlagerung von KFZ-Verkehrsflächen mit Radverkehrsflächen (Radfahrspuren, Schutzstreifen) entsprechen. Lediglich für die Musterquerschnitte der Wohnstraßen und Anliegerstraßen ist die Option einer solchen Überlagerung vorgesehen.

8. Mobilitätskonzept

An sich ist das Kap. 6 „Mobilitätskonzept“ sehr zu begrüßen, zumal dort mindestens die wichtigsten strategischen Ansatzpunkte stichwortartig erwähnt werden. Allerdings werden diese Überlegungen dann nicht oder nur unzureichend konkretisiert. Dies gilt beispielsweise für das ÖPNV-Konzept, das oben bereits kritisiert wurde,

- a. die Systemfrage einer feinerschließenden ÖPNV-Bedienung wird nicht weiter vertieft,
- b. die Fragen eines betriebsbezogenen Mobilitätsmanagements und wohngebietsbezogenen Mobilitätsmanagements wird nicht weiter operationalisiert und
- c. bezogen auf die großen Veranstaltungsorte wird lediglich die Frage der Shuttlebusse angesprochen, aber die Optionen einer restriktiven Parkraumpolitik nicht intensiv diskutiert.
- d. Das gilt auch für die Frage des Stellplatzangebots in den geplanten Wohn- und Gewerbebereichen sowie Einzelhandelsbereichen.
- e. Die sog. „besonderen Mobilitätsangebote“ werden zwar stichwortartig erwähnt, die Frage ihrer tatsächlichen Leistungsfähigkeit und der für eine hohe Leistungsfähigkeit erforderlichen Standort- und Betriebskonzepte bleibt aber ausgeklammert, ebenso wie die Frage eines Rahmenplans für gebietsbezogenes Mobilitätsmanagement.

9. Gesamtbewertung

Aufgrund der beschriebenen Mängel und Defizite behandelt die verkehrstechnische Bewertung lediglich die unterschiedlichen Belastungen für die verschiedenen Netzvarianten und Entwicklungsstufen und diskutiert die Leistungsfähigkeit und den Ausbaubedarf der relevanten Knotenpunkte.

- a. Auch hier geschieht dies ganz überwiegend mit Blick auf den KFZ-Verkehr, gelegentlich auch auf die Führung von Busspuren.
- b. Die Konsequenzen für Fuß- und Radverkehr werden nur marginal gestreift.

10. Fazit

Mit Blick auf Politik und Verwaltung muss gefragt werden, warum bei einer so großen Maßnahme nicht stärker versucht wird, alle heute bekannten innovativen Planungsprinzipien, Strategien und Maßnahmen, wie sie beispielsweise seit mehreren Jahrzehnten in Kopenhagen zum Einsatz kommen, auch hier in Hamburg anzuwenden. Wenn man dies täte, müsste in der Methodik am Anfang eine Charakterisierung innovativer Planungsstrategien stehen und deren Übertragbarkeit und Relevanz für die vorliegende Planungsaufgabe diskutiert werden.

Angesichts der verschiedenen Kritikpunkte muss dem abschließenden Bewertungsergebnis deutlich widersprochen werden. Die Annahme, dass die Variante A mit der Herstellung einer neuen, für einen Teil des kleinräumigen und insbesondere quartiersübergreifenden KFZ-Verkehr interessanten kurzen Verbindung mehr zur Verkehrsentlastung der umliegenden Knoten und der Straßen im Gebiet selber beitrage, kann nicht gefolgt werden. Es muss vielmehr befürchtet werden, dass die geplante neue Verbindung erheblichen Neuverkehr erzeugt und über das angenommene Maß hinaus zu Verlagerungen von regionalen KFZ-Verkehrsströmen beiträgt. Es macht sehr viel mehr Sinn, eine exklusive Trasse des Umweltverbundes herzustellen, mit einer kurzen, direkten kfz-freien Verbindung und diese dann in den angrenzenden Quartieren als attraktive Hauptfuß- und Radverkehrsachse (im Sinne eines Schnellradwegs) auszubilden, mit entsprechenden Vorfahrtregelungen für den Radverkehr. Und es macht sehr viel mehr Sinn, die interne Erschließung für den Fuß- und Radverkehr und auch den kleinteiligen ÖPNV auch im Bereich der Bügelstraßen durchlässig zu gestalten, ggf. mit eigenen „Busschleusen“, um jeglichen KFZ-Schleichverkehr fern zu halten, aber einen kundennahen ÖPNV anzubieten.

In jedem Fall sollten die nur stichwortartig aufgeführten innovativen Maßnahmen im Bereich des Bike Sharing, Car Sharing und Mobilitätsmanagements sehr viel engagierter und konkreter durchgeplant werden, weil im Falle einer Neubebauung die große Chance besteht, mit Investoren über solche Konzepte von Anfang an zu verhandeln. Hierzu gehört auch eine sehr viel kritischere Auseinandersetzung

mit dem Stellplatzangebot im Wohnbereich, Gewerbebereich, Handelsbereich und Bereich der publikumsintensiven Veranstaltungsstätten und Freizeitbereiche. Und es wird dringend empfohlen, die sehr konservative und maximal autoverkehrsorientierte Praxis bei der Dimensionierung von Knotenpunkten zu Gunsten einer sehr viel mehr städtebaulich und stadtgestalterisch ambitionierten Gestaltung aufzugeben (in der Bäume nicht nur der „Grüngarnierung“ sondern der stadträumlichen Qualifizierung dienen).