

Zukunftsplan Altona, AG Verkehr und Mobilität

Vermerk: Erste Sitzung der AG Verkehr und Mobilität
Datum: 07.02.2011, 18.00 – 20.45

Ort: Schule Königstraße, Aula, Struenseestraße 28

Begrüßung und Vorstellungsrunde

Mone Böcker; Moderatorin der Arbeitsgruppe, begrüßt die erste Arbeitsgruppe „Verkehr und Mobilität“ zum Zukunftsplan Altona. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer stellen sich vor. Bisher haben vier von ihnen im Rahmen der Kreativwerkstätten bereits am Handlungsfeld „Verkehr und Mobilität“ mitgearbeitet.

Es wird in dieser Runde nach der Verknüpfung der Verfahren Zukunftsplan Altona mit dem Verfahren „Neue Mitte Altona“ (Umnutzung und Bebauung des Bahnhofsareals) gefragt, die insbesondere für die Verkehrsbeziehungen wichtig sei. Frau Böcker erläutert, dass es sich um zwei eigenständige Verfahren handelt. Dennoch könnten Anforderungen, die sich aus dem Zukunftsplanverfahren in Richtung Bahnhofsareal ergeben, formuliert werden. Herr Piplak berichtet, dass auf dem Bahnhofsareal keine zusätzliche Ost-West-Querung für den Autoverkehr (mit Ausnahme des Lessing-Tunnels und der Stresemannstraße) vorgesehen werde. Auf welche Art und Weise eine Nord-Süd-Erschließung stattfinden soll, sei derzeit noch nicht gänzlich geklärt; wahrscheinlich werde es sich um die Harkortstraße handeln.

Arbeitsauftrag und Ablauf

Die Arbeitsgruppe setzt bei den Ergebnissen der zweiten Kreativwerkstatt an. Für das Handlungsfeld waren dort Leitziele in Form einer Mind-Map (Gedankenkarte) entwickelt worden. Auf dem Altonaer Bergfest waren aus den Zielen Schwerpunkte für die weitere Arbeit und Vertiefung vorgeschlagen worden. Arbeitsauftrag und Ablauf dieser Arbeitsgruppensitzung sind:

1. Schwerpunktsetzung für die Ziele vom Bergfest bestätigen
2. Sind die Ziele, die wir vertiefen, ausreichend klar und eindeutig formuliert? Was wollen wir genau erreichen?
3. Wie und wo sollte das jeweilige Ziel am besten umgesetzt werden?
4. Woran können wir in der Zukunft feststellen, dass dieses Ziel auch erreicht worden ist, bzw. wir uns auf dem richtigen Weg befinden?

Schwerpunktsetzung für die Ziele vom Bergfest bestätigen

Gemeinsam werden zunächst die Schwerpunktsetzungen vom Bergfest bestätigt. Auf dem Bergfest am 31. Januar 2011 waren die in den Kreativwerkstätten entwickelten Zielformulierungen mittels Punktevergabe als „vorrangig in der Arbeitsgruppenphase auszuarbeiten“ ausgewählt worden. Die häufig gepunkteten Ziele sind: Stärkung des Umweltverbundes, Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs, Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch geeignete Verkehrsführung, Lokale Anwohnermitgestaltung und Nutzungsänderung vor Abriss.

Daraus ergaben sich die folgenden Schwerpunktsetzungen für die heutige Arbeitsgruppenphase:

1. **Stärkung des Umweltverbundes („gesunder Verkehr“) = Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Gebiet = Kurze Wege im Umweltverbund**
2. **Reduzierung des Durchgangsverkehrs**
3. **Anwohnerbeteiligung bei der Straßenraumgestaltung**

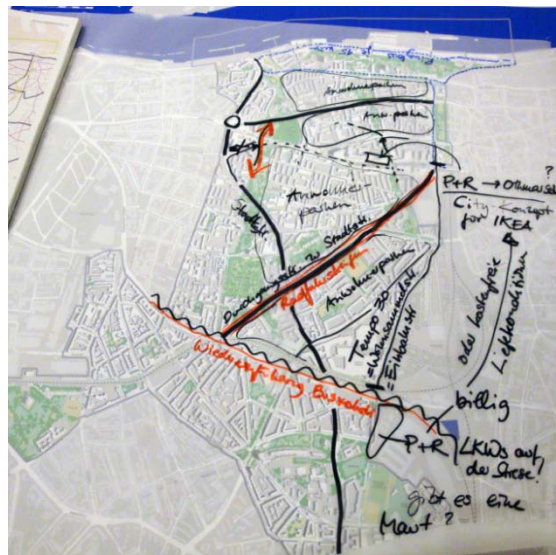
Es werden Untergruppen gebildet. Spontan wählen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Ziele 1 und 2. Es wird später verabredet, dass das Ziel Nr. 3 bei einer weiteren Sitzung thematisiert und ergänzend der Arbeitsgruppe Beteiligung vorgeschlagen wird.

Ergebnisse der Gruppenarbeit

Die beiden Untergruppen arbeiten ohne Wechsel an jeweils einem Ziel. Die klare Definition des Ziels unter Frage „Was wollen wir genau erreichen?“ wird zunächst recht schnell als bearbeitet betrachtet. Es wird jeweils eine Fülle von Unterzielen, Strategien und Maßnahmen abgeleitet. Dabei werden die beiden Gruppen jeweils von Herrn Schnetter und Frau Schaffner aus dem Planungsbüro „**Elberg** Stadt-Planung-Gestaltung“ und Herrn Meyer aus dem Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt / Fachamt Management des öffentlichen Raumes des Bezirksamtes Hamburg-Altona fachlich unterstützt. Insbesondere mit der Frage „Wo soll das jeweilige Ziel umgesetzt werden?“ beschäftigt sich die Untergruppe 1 anhand der Kartengrundlage des Plangebiets.

Erst bei der Antwort auf die Frage „Woran erkennen wir, dass das Ziel erreicht ist?“ zeigt sich dann, dass die Zielklärung noch genauer werden kann. Auf orangen Kärtchen wird die „Zielerkennung“ beschrieben, die zum Teil zur „Zielformulierung“ wird.

Reduzierung des Durchgangsverkehrs



Eine lesbare Übersicht der Kärtchen – ohne Sortierung – findet sich auf der nächsten Seite.

Reduzierung des Durchgangsverkehrs

Erreicht, wenn City-Konzept (IKEA) umgesetzt (kein Stau)

Dominanz des MIV reduzieren durch Reglementierung/Steuerung

City-Konzept für IKEA-Altona, z.B. politische Vorgaben für kosten freie/kostengünstige Lieferungskonditionen


IKEA VERKEHRSSKOZEPT --> Konkret/verbessern

Citymaut!

Weiträumige Umweltzone

Anwohnerparken + Quartiersgaragen

City-Konzept P+R an S-Bahn und Autobahnen, d.h. ohne Autos ins Zentrum

 Warenverkehr zeitlich steuern. Maut?

Verkehrsumleitung (LKW)

Warenverkehr zeitlich begrenzen

Citymaut (teuer!) inkl. HVV-Tageskarte!

Neuer Kreuzfahrtschiff-Terminal --> Busshuttle oder Hafenbahn

Verkehrskorridore werden zu Straßen für ALLE Verkehrsteilnehmer

Auf Durchgangsstraßen werden Flächen dem Autoverkehr entzogen

Weniger Auto-Verkehr auf Durchgangsstraßen

Grenzwerte für Geschwindigkeiten/Lärm Anzahl pro Stunde MIV senken und Unterschreiten

"Buntes Verkehrsbild" - Gemischte Verkehrsarten

Quartieren NICHT zerschneiden sondern verbinden.

Anteil der Bebauung mit Eingang/Adresse zur Straße hat deutlich zugenommen

Hauptverkehrsstraßen: Stresemannstraße, Max-Brauer-Allee, Holstenstraße, Palmaille, Königstraße


Umweltverbund Stärken

Kostenlose Fahrräder

Holstenstraße Tempo 30

Verbesserung de ÖPNV zum Fahrterminal nach Neumühlen, IKEA (Zeittakt 10-15 min.)

SICHERE Radwege

 Große Bergstraße ohne Busse/Taxis

Louise-Schröder-Straße einspurige Einbahnstraße, Rest aus Grün + Radwegen

Durchgangsstraßen zur Stadtstraße wieder machen, Verkehrsberuhigung

Die Quartiere miteinander verbinden z.B. Altona Altstadt/Altona Mitte usw.

KEINE zusätzliche Hauptverkehrsstraße durch Altona Mitte

Rückbau der Hauptstraßen zu Stadtstraßen mit Gestaltungsraum

Stadtstraßen als Lebensräume. Möglichst unattraktiv für (Durchgangs-) Verkehr (MIV)

viele Zebrastreifen

sichere Querungen (Schulkinder)

LKW-Führungskonzept

Wiedereinführung der Beiden Busspuren in der Stresemannstraße

Fußgängerwegenetz

Radwegenetz

Ziel erreicht, wenn die Stresemannstraße wieder zwei Busspuren hat.

Planungswerkstatt Stresemannstraße --> umsetzen

Die Untergruppe „Reduzierung des Durchgangsverkehrs“ stellt ihre Arbeitsergebnisse kurz vor:

In dieser Gruppe wird festgestellt, dass sich das eigentliche Ziel auf den orangen Karten wiederfindet: „Verkehrskorridore werden zu Verkehrsraum für alle Verkehrsteilnehmer“ – Reduzierung des Durchgangsverkehrs wäre eine Strategie hierfür. Das „Buntere Verkehrsbild“ wäre ein Kriterium für die Zielerreichung.

Bei der Vorstellung der Gruppenergebnisse werden folgende Ergänzungen und Anmerkungen gemacht:

- » Es gab eine Planungswerkstatt zur Stresemannstraße (hauptsächlich zu Busspuren), deren Ergebnisse allerdings bisher nicht umgesetzt wurden, die aber nach wie vor Gültigkeit haben.
- » Umleitung von LKWs sei schwierig. Es komme eher ein LKW-Führungskonzept in Frage.
- » Umweltzone
- » Kritische Anmerkung: Das Konzept sei eine „Veridyllisierung der Stadt“.
- » Die Vermischung von „Kurzen Wegen“ und „Verkehrsberuhigung“ bilde eine Konfliktsituation.
- » Grenzwerte für Lärmmissionen müssten herabgesetzt werden, allerdings fehle der Arbeitsgruppe das fachliche Wissen, um diese Grenzwerte festlegen zu können.
Frau Nitzl merkt an, dass sich Daten zu Emissionen im Atlas Altona befinden, die als Grundlage dienen können. Die gewünschte Veränderung könne anhand der Farben für die Belastungssituation beschrieben werden.
- » Das Thema der „Maut“ könnte Konflikte hervorrufen, da beispielsweise eine Verteuerung der Waren auftreten könnte.
- » Keine Busse und Taxen in der Großen Bergstraße – diese Maßnahme stelle Ergebnisse der Planungswerkstatt Große Bergstraße in Frage. Hier bestehe ein Konflikt.

Konflikte werden mit einem roten Blitz auf den Karten sichtbar gemacht.

Stärkung des Umweltverbundes- Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs



Eine lesbare Übersicht der Kärtchen – ohne Sortierung – findet sich auf der nächsten Seite.

Stärkung des Umweltverbundes = des umweltverträglichen Verkehrs - Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs

Mehr Raum für FußgängerInnen

Für AutofahrerInnen attraktive Alternative anbieten

Verbesserung der Umsteigbeziehungen zwischen den Verkehrsarten

Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs gen "Null"

Reduzierung des Schwerlastverkehrs und des MIV: in 10 Jahren um 25%, bis 2030 um 40%

20% mehr ÖPNV-NutzerInnen im Modal Split in 10 Jahren

Stärkung des Radverkehrs --> mehr Radverkehr + Verbesserung der Radwege + Radfahr- /Schutzstreifen

Rad im Mischverkehr

Prüfung von Bedarfsampeln --> Standorte (ohne Benutzungspflicht)

Aktiver Lärmschutz bei MIV + bei der Bahn

Lärmschutzwände an Straßen und Bahngleisen

Reduzierung der Verkehrsunfälle gegen Null

20% mehr Radverkehr im Modal Split in 10 Jahren

Stadtbahn/Straßenbahn - kurzer Takt im ÖPNV

Nachhaltigkeitskonzept erforderlich

Transportmittel, die: viele transportieren, kurz getaktet, staufrei, emissionsarm sind

emissionsarme/ -neutrale Busse (Lärm und Abgase)

Konflikt zwischen Fußgänger- und Radverkehr und Autos (Große Bergstraße) Konfliktlösung erarbeiten

Öffentlicher Parkraum ist reduziert worden: in 10 Jahren um 15% und in 19 Jahren um 25%

Bei allen größeren Bauprojekten sind dem an Umweltverbund orientierten Verkehrskonzepte Entscheidungskriterium für die Genehmigung durch die Behörden

Barrierefreiheit - z.B. Bordsteinabrundungen

Bestanderrfassung des öffentlichen Parkraums zum Zweck einer messbaren Reduzierung

Große Investoren (wie IKEA) müssen Verkehrskonzepte für geringen MIV vorlegen

Autofreies Wohnen

Ausbau von Velo-Routen auf qualitativ hohem Niveau

Verflüssigung des Verkehrs zur Minderung von Lärm und Emissionen

Bedarfsampeln OHNE Benutzungspflicht

 Anwohnerparken

Fahrradhäuschen

Die Untergruppe „Stärkung des Umweltverbundes- Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs“ stellt ihre Arbeitsergebnisse kurz vor. Das Ziel sei mit der Überschrift recht gut beschrieben, Umweltverbund wird mit umweltverträglichem Verkehr besser erläutert.

Die Gruppe hat einige Zielwerte definiert, bei denen sie sich über die Ursache-Wirkungszusammenhänge mehr Klarheit wünscht. In der Karte sind wichtige Fahrradroutenverbindungen festgehalten, für die Velorouten erforderlich seien. Außerdem sind Standorte für Bedarfsampeln ohne Benutzungspflicht eingezeichnet, für die ein genereller Prüfauftrag erteilt werden sollte.

Bei der Vorstellung der Ergebnisse werden Ergänzungen gemacht:

- » Öffentlicher Raum müsse erlebbar gemacht werden.
- » Zum Thema „Quartiersgaragen“: Es stellt sich die Frage, wo es für die Umsetzung noch ausreichend Platz gibt?
- » Um die Erlangung der vorgenommenen Ziele messen zu können, müssen Verkehrszählungen und Zählungen aller derzeit vorhandenen PKW-Stellplätze durchgeführt werden, um einen Vergleich anstellen zu können.
- » Eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten fördert die Nutzung des ÖPNV und den Verzicht auf den eigenen PKW.
- » Das Konzept „Stadt der kurzen Wege“ wurde noch nicht behandelt. Dabei handelt es sich um ein strukturelles Ziel, das für beide Ziele Anwendung findet.
- » StadtRad-Stationen
- » Anwohnerparken: Es wird angemerkt, dass Anwohnerstellplätze einen hohen Kostenaufwand haben und eine Garantie für die richtige Nutzung nicht gewährleistet werden kann – Konflikt!
- » Mehr Kontrolle von Falschparkern.
- » Fahrradhäuser sichern die Möglichkeit, das eigene Fahrrad gesichert und nah erreichbar zu wissen.

Arbeitsaufträge und weiteres Vorgehen

Es wird vereinbart, dass das Beteiligungsteam alle Kärtchen abschreibt und einen Sortierungsvorschlag macht mit den Ebenen: Ziel – Zielwerte – Strategien/Maßnahmen. Dieser Vorschlag ist im Anhang zu diesem Protokoll zu finden. Die Arbeitsgruppe wird sich zu einem zusätzlichen Termin am **28. Februar 2011, 18:00 Uhr**, in der Aula der Schule Königstraße, Struenseestraße 28, treffen, um die Zielstruktur abschließend zu verabreden und nach Möglichkeit einen Formulierungsvorschlag für jedes Schwerpunktziel zu erarbeiten. Das Beteiligungsteam organisiert den Raum und das Material. Vorab erfolgt eine Rückmeldung, ob die Arbeitsgruppe Beteiligungskonzepte den Themenkomplex „Anwohnerbeteiligung bei der Straßenraumgestaltung“ aufgreift.

Spätestens für den abschließenden Arbeitsgruppentermin am **22. März** ergeben sich folgende Arbeitsaufträge

- » Konzept „Stadt der kurzen Wege“ prüfen und ggf. einarbeiten
- » Ursache-Wirkungszusammenhänge für die Zielwerte ermitteln: Wie und von wem werden diese gemessen? Verhältnis „mehr Verkehrsaufkommen“ und „Auswirkungen auf die Emissionen“? Wie nehmen Bürger Veränderungen wahr? Welche Zielwerte sollen definiert bleiben?
- » Konflikte identifizieren und bewerten bzw. Arbeitsaufträge dazu formulieren
- » Generell Arbeitsaufträge für die Umsetzung des Zukunftsplans erarbeiten wo Fragen offen bleiben. Z.B. Warenströme: Cityverträgliche Liefermethoden überprüfen und entwickeln. Aber: Sind die LKWs tatsächlich das vordergründige Problem?

Die aktuelle Verkehrssituation kann im Atlas Altona nachvollzogen werden.

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

- » Renate Benitt
- » Raluca Davidel, Bezirksamt Altona
- » Sarah Eichler
- » Erich Fülling, Koordinierungsgruppe
- » Ulrike Kohnke
- » Maren Kühl
- » Peter Meyer, Bezirksamt Altona
- » Christoph Mühlbach, Koordinierungsgruppe
- » Martina Nitzl Bezirksamt Altona
- » Thomas Piplak, Koordinierungsgruppe
- » Dirk Schäfer
- » Friederike Schaffner, Büro Elbberg
- » Christoph Schnetter, Büro Elbberg
- » Holger Sülberg
- » Mone Böcker, Beteiligungsteam, raum + prozess
- » Vivienne Scheel, Beteiligungsteam, raum + prozess
- » Anika Schütt, Beteiligungsteam, raum + prozess

Menschen- & zukunftsorientierte Mobilität

Verkehrskorridore werden zu Straßen für alle Verkehrsteilnehmer

Zielbeschreibung

Die Quartiere miteinander verbinden z.B. Altona Altstadt/Altona Mitte usw.

Quartieren NICHT zerschneiden sondern verbinden.

Stadtstraßen als Lebensräume. Möglichst unattraktiv für (Durchgangs-) Verkehr (MIV)

Hauptverkehrsstraßen: Stresemannstraße, Max-Brauer-Allee, Holstenstraße, Palmallee, Königstraße

Durchgangsverkehr wird reduziert

Zielerkennung

"Buntes Verkehrsbild" - Gemischte Verkehrsarten

Weniger Auto-Verkehr auf Durchgangsstraßen

KEINE zusätzliche Hauptverkehrsstraße durch Altona Mitte

Anteil der Bebauung mit Eingang/Adresse zur Straße hat deutlich zugenommen

Erreicht, wenn City-Konzept (IKEA) umgesetzt (kein Stau)

Grenzwerte für Geschwindigkeiten/Lärm Anzahl pro Stunde MIV senken und Unterschreiten

Ziel erreicht, wenn die Stresemannstraße wieder zwei Busspuren hat.

Strategie/ Maßnahmen

Dominanz des MIV reduzieren durch Reglementierung/Steuerung

Weiträumige Umweltzone

Umweltverbund Stärken

Radwegenetz

Fußgängerwegenetz

Anwohnerparken + Quartiersgaragen

Auf Durchgangsstraßen werden Flächen dem Autoverkehr entzogen

Citymaut (teuer!) inkl. HVV-Tageskarte!

Neuer Kreuzfahrtschiff-Terminal --> Busshuttle oder Hafenbahn

SICHERE Radwege

sichere Querungen (Schulkinder)

Rückbau der Hauptstraßen zu Stadtstraßen mit Gestaltungsraum

Citymaut!

Kostenlose Fahrräder

Große Bergstraße ohne Busse/Taxis

Durchgangsstraßen zur Stadtstraße wieder machen, Verkehrsberuhigung

Verkehrsumleitung (LKW)

Verbesserung de ÖPNV zum Fährterminal nach Neumühlen, IKEA (Zeittakt 10-15 min.)

viele Zebrastreifen

Planungswerkstatt Stresemannstraße --> umsetzen

LKW-Führungskonzept

City-Konzept P+R an S-Bahn und Autobahnen, d.h. ohne Autos ins Zentrum

Wiedereinführung der Beiden Busspuren in der Stresemannstraße

Wahrenverkehr zeitlich steuern. Maut?

City-Konzept für IKEA-Altona, z.B. politische Vorgaben für kosten freie/kostengünstige Lieferungskonditionen

Wahrenverkehr zeitlich begrenzen

Louise-Schröder-Straße einspurige Einbahnstraße, Rest aus Grün + Radwegen

IKEA VERKEHRSSKOZEPT --> Konkret/verbessern

Holstenstraße Tempo 30

Menschen- & zukunftsorientierte Mobilität

Zielbeschreibung

Stärkung des Umweltverbundes =
des umweltverträglichen Verkehrs -
Reduzierung des Motorisierten
Individualverkehrs

Vorschlag: ... in einer Stadt mit kurzen
Alltagswegen

Stärkung des Radverkehrs -->
mehr Radverkehr

Rad im Mischverkehr

Mehr Raum für
FußgängerInnen

Barrierefreiheit - z.B.
Bordsteinabrundungen

Autofreies Wohnen

Zielerkennung

20% mehr Radverkehr im
Modal Split in 10 Jahren

Reduzierung des
Schwerlastverkehrs und des
MIV: in 10 Jahren um 25% ,
bis 2030 um 40%

Reduzierung der
Verkehrsunfälle gegen Null

Bei allen größeren
Bauprojekten sind die am
Umweltverbund orientierten
Verkehrskonzepte
Entscheidungskriterium für
die Genehmigung durch die
Behörden

20% mehr
ÖPNV-NutzerInnen im Modal
Split in 10 Jahren

Reduzierung des
Parkplatzsuchverkehrs gegen
"Null"

Öffentlicher Parkraum ist
reduziert worden: in 10
Jahren um 15% und in 19
Jahren um 25%

Strategie/ Maßnahmen

Verbesserung der Radwege +
Radfahr- /Schutzstreifen

Stadtbahn/Straßenbahn -
kurzer Takt im ÖPNV

Verflüssigung des Verkehrs
zur Minderung von Lärm und
Emissionen

Nachhaltigkeitskonzept
erforderlich

Ausbau von Velo-Routen auf
qualitativ hohen Niveau

Verbesserung der
Umsteigebeziehungen
zwischen den Verkehrsarten

Lärmschutzwände an Straßen
und Bahngleisen

Für AutofahrerInnen
attraktive Alternativen
anbieten

Konflikt zwischen Fußgänger-
und Radverkehr und Autos
(Große Bergstraße)
Konfliktlösung erarbeiten

Bedarfsampeln OHNE
Benutzerpflicht

Aktiver Lärmschutz bei MIV
+bei der Bahn

Bestandserfassung des
öffentlichen Parkraums zum
Zweck einer messbaren
Reduzierung


Fahrradhäuschen

Prüfung von Bedarfsampeln
--> Standorte (ohne
Benutzungspflicht)

Transportmittel, die viel
transportieren, kurz getaktet,
staufrei, emissionsarm sind

Große Investoren (wie IKEA)
müssen Verkehrskonzepte für
geringen MIV vorlegen

emissionsarme/ -neutrale
Busse (Lärm und Abgase)

 Anwohnerparken