



2.3 Handlungsfeld Mobilität

Im Rahmen der Zukunftskonferenz hat die Arbeitsgruppe Städtebau, Umwelt und Verkehr bereits Ideen zum Thema Mobilität erarbeitet. Die Ideen sind in dieses Handlungsfeld eingeflossen und wurden durch weiterführende Recherchen weiterentwickelt und ergänzt. Einige Projektideen werden in den räumlichen Schwerpunkten weiterverfolgt.

Mobilität und Klimaschutz

Die Maximen des Leitbildes der „kompakten Stadt“ im Rahmen einer nachhaltigen, Klima schonenden und zukunftsorientierten Stadtentwicklung sollen auch im Bereich Mobilität in Billstedt und Horn Anwendung finden. Dazu gehört die verkehrssparende Siedlungsentwicklung sowie die Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split durch optimale Vernetzung. Handlungsschwerpunkte verkehrlicher Maßnahmen zum Klimaschutz sollten auch in Billstedt-Horn im Trias aus Vermeidung, Verringerung und Verlagerung liegen, so dass die Mobilitätsbedürfnisse aus Wirtschaft und Gesellschaft nach Möglichkeit mit weniger Verkehr bzw. durch effizienteren Ressourceneinsatz befriedigt werden können und der notwendige Verkehr so umweltverträglich wie möglich gestaltet wird. Grundlage bilden neben dem bereits im Handlungsfeld Städtebau und Wohnen benannten Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung auch ein verbesserter ÖPNV, eine verstärkte Radverkehrsförderung sowie Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung.¹

Motorisierter Verkehr – Optimale Anbindung bei hoher Lärmbelastung

Der Entwicklungsraum verfügt über eine sehr gute Verkehrsanbindung an übergeordnete Hauptverkehrsstraßen, wie die Bundesstraße B5 sowie an die Bundesautobahnen BAB1 im Osten und BAB24 im Norden.

Die Nähe zu diesen übergeordneten Verkehrsstraßen bedingt jedoch eine hohe Verkehrslärmbelastung für die jeweils angrenzenden Bereiche. Diese ist in Form von Überschreitungen der Grenzwerte für Schallemissionen des Umweltbundesamtes von 65 Dezibel tags/55 Dezibel nachts für Wohngebiete räumlich abbildbar². Nach Aussagen von Bewohnern im Rahmen von Beteiligungsgremien bestehen innerhalb einiger Wohngebiete (z.B. Kaltenbergen) und in den Stadtteilzentren Billstedt und Horn besondere Handlungsbedarfe aufgrund starker Lärmbelastungen. Zudem wird seit dem Bau und der Erhöhung von Lärmschutzwällen an der B5 von Bewohnern eine verstärkte Lärmstreuung beobachtet. Das bedeutet, dass einst ruhige Bereiche in größerer Entfernung der B5 stärker von Lärm belastet sind. Weiterhin besteht Handlungsbedarf in der Anpassung der städtebaulichen Struktur von Wohnquartieren als Beitrag zum aktiven Lärmschutz, denn die Stellung der Gebäude (meist Zeilenbebauung der 1950er/1960er Jahre) senkrecht zu stark befahrenen Straßen begünstigt einen ungehinderten Lärmeintrag und verhindert so die Ausbildung ruhiger Hofbereiche (vgl. Handlungsfeld Städtebau und Wohnen). Die bisherigen Erkenntnisse und Anregungen zum Thema Lärm aus dem Entwicklungsraum, wie im Projekt Nummer 2.3.02 beschrieben, sind in den Hamburger Lärmaktionsplan eingeflossen. Im

¹ Deutscher Städtetag: Positionspapier Klimaschutz in den Städten (Entwurf), 19.03.2008.

² vgl. www.umweltbundesamt.de/verkehr/laerm/strassen-und-schiene-verkehr.htm: Straßen und Schienenverkehrslärm, S3, Zielwerte des Umweltbundesamtes für Wohngebiete, Stand:08/2007.



nächsten Schritt, der bezirklichen Lärmaktionsplanung (ab Januar 2009 geplant)³, sollten die Bewohner des Entwicklungsraumes im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens die Möglichkeit erhalten, Ideen und Anregungen zum Lärmaktionsplan und zu lokalen Teillärmaktionsplänen einzubringen.

Dimensionierung und Gestaltung von Straßenräumen – Handlungsbedarfe in den Ortszentren und Interventionsschwerpunkten

Ein relevantes Thema im Bereich Verkehr stellen die Straßen und Knotenpunkte innerhalb der Ortszentren Billstedt und Horn dar. Bereits die Arbeitsgruppe Städtebau, Umwelt und Verkehr der Zukunftskonferenz forderte die Neugestaltung und den Rückbau der Billstedter Hauptstraße von vier auf zwei Spuren sowie die Neugestaltung des Verkehrsknotens im Zentrum Horn. Die Themen wurden in der Arbeitsgruppe „Ein attraktives Zentrum für Billstedt“ und „Neue Mitte Horn“ weiterbearbeitet (vgl. Zentrum Billstedt, Neue Mitte Horn). Der Rückbau der Billstedter Hauptstraße sowie der Umbau des Kreuzungsbereiches im Zentrum Horn soll in den für die Zentrumsbereiche vorgesehenen Rahmenplanungen verkehrsplanerisch weiter untersucht werden. Ab dem Jahr 2011 stehen Mittel zur Sanierung der Rennbahnstraße zur Verfügung. Bis dahin müssen Anregungen aus dem Quartier zusammengetragen werden und in die Planungen einfließen. In der Washingtonallee und Weddestraße besteht Potenzial für die Neugestaltung von Straßenquerschnitten (vgl. 4.1 Interventionsschwerpunkt I) Durch einen Rückbau der Spureinteilung z.B. von vier auf zwei Spuren kann ein Beitrag zur Verkehrsvermeidung geleistet werden. Dabei sollten Beeinträchtigungen des ruhenden und fließenden Verkehrs weitestgehend vermieden werden.

Wohnstraßen – Potenzial für familienfreundliche Quartiere

Nach Aussagen von Bewohnern treten in einigen Wohnquartieren vermehrt Geschwindigkeitsüberschreitungen auf, was eine Gefährdung vor allem für Kinder und für ältere Menschen darstellt. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und die Einrichtung von Spielstraßen in Wohnquartieren bis hin zum autofreien bzw. autoreduzierten Quartier sollten geprüft und im Rahmen von Umbau und Erneuerung von Wohnquartieren stärker gefördert werden. Diese Maßnahmen können einen Beitrag zur Steigerung der Attraktivität von Wohnquartieren für Familien aber auch für ältere Menschen leisten.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) – Potenzial für mobile Bewohner

Es besteht eine gute ÖPNV-Erschließung im Entwicklungsraum über die U-Bahnlinie U3 und zahlreiche Buslinien bei geringen Erschließungsdefiziten. Nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossen⁴ sind Teile bestehender Wohnquartiere (um Fuchsbergredder, Rodeweg, Stoltzingstraße, nördliche Legienstraße) und Teile von Naherholungsgebieten (Südanbindung Öjendorfer Park, östlicher Steinfurter Waldpark). Zudem werden durch Bewohner Defizite in der Taktung von Buslinien beklagt, beziehungsweise es konnten Busse aus Platzmangel wartende Fahrgäste nicht transportieren (Bus Nr. 27 Richtung Jenfeld). Bewohner des Quartiers Steinfurter Allee/Kaltenbergen beklagen lange Wartezeiten aufgrund der Taktung der U-Bahnlinie

³ Informationen des Bezirksamts Hamburg-Mitte, Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt, Bereich Technischer Umweltschutz, 08/2008.

⁴ Zielvorgaben des HVV: Erreichbarkeit U-Bahnhaltestelle im Radius von 600m, Bushaltestellen im Radius von 400m.



U3 in den späten Abendstunden.⁵ Trotz der Ablehnung einer Taktverdichtung des HVV sollte das Thema weiter verfolgt werden.⁶ Für das Neubaugebiet Haferblöcken ist frühzeitig eine ausreichende ÖPNV-Erschließung sicherzustellen.

Es sollen Lösungen zur Behebung der Erschließungsdefizite und zur Optimierung der Taktung entwickelt werden. Denn diese Kriterien tragen zur Erhöhung der Mobilität und als weicher Standortfaktor zur Steigerung der Attraktivität des Wohnstandortes Billstedt-Horn für alle Bewohner - insbesondere für Familien, ältere Menschen - bei, die sich kein eigenes Auto leisten können. Ein attraktiver ÖPNV leistet einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Verkehrsvermeidung.

Einige U-Bahnhaltestellen und zentrale ÖPNV-Haltepunkte weisen Defizite in der architektonischen Qualität und städtebaulichen Einbindung auf. Darüber hinaus fehlen barrierefreie Zugänge z.B. in den U-Bahnstationen Merkenstraße und Rauhes Haus. Für die U-Bahnstation Horn ist die Einrichtung eines barrierefreien Zuganges in 2008 geplant. Das Erscheinungsbild der U-Bahnstation Billstedt wird zwischen 2008 und 2011 durch Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen unter anderem im Bereich von Dach, Stützen und Bodenbelag verbessert.⁷ Hier sollten in Zukunft weitere Maßnahmen zur Aufwertung vorangetrieben und im Zusammenhang mit den Aussagen des zu erstellenden Rahmenplanes zum Zentrum Billstedt befördert werden.

Ruhender Verkehr – Strategien gegen Leerstand von Stellplatzanlagen in Großwohnsiedlungen gesucht

In Gebieten der frühen 1950/1960er Jahre besteht aufgrund der niedrigen Stellplatzschlüssel oft ein Mangel an Stellplätzen (z.B. Duplexhäuser Möllner Landstraße, Letternkamp), was ein „Zuparken“ öffentlicher Räume bedingt und deren Qualität mindert. Hier muss eine Neuordnung der Flächen für den ruhenden Verkehr erfolgen. Im Gegensatz dazu steht eine Überversorgung, mangelhafte Qualität und teilweiser Leerstand im Bereich von Stellplatzanlagen, Tiefgaragen und Parkpaletten, die das Erscheinungsbild von Siedlungen der 1960er/1970er Jahre (z.B. in den Straßen Jenkelweg, Rantumer Weg, Mümmelmannsberg, Sonnenland) negativ beeinflussen. Die untergenutzten Flächen und Gebäude sind meist in schlechtem Zustand, haben eine negative Wirkung im Stadtbild. Um der Verwahrlosung dieser Flächen und Gebäude entgegenzuwirken und eine rechtliche Grundlage für die Umnutzung von nicht nachgefragten Stellplätzen zu schaffen, ist in erster Linie die Herbeiführung einer generellen baurechtlichen Lösung notwendig. Um ein effizientes Parken in den Ortszentren Billstedt und Horn zu ermöglichen, ist es erforderlich Systeme zur Parkraumbewirtschaftung zu entwickeln. Bestehende Park and Ride Anlagen müssen bedarfsgerecht erhalten und in Einklang mit Stadt- und Freiflächengestaltung gebracht werden.

Radverkehr

Der Entwicklungsraum Billstedt-Horn weist erhebliche Defizite für den Fahrradverkehr auf. Vorhandene Fahrradwege und zahlreiche Abstellmöglichkeiten (z.B. an den U-Bahnstationen

⁵ Protokoll 1. Ideenwerkstatt im Quartier Steinfurther Allee/Kaltenbergen 24.04.2007.

⁶ Eine Zählung des HVV am 31.10.07 zwischen 23.30 und 0.30 ergab eine Betroffenheit von durchschnittlich 9 Fahrgästen pro in Billstedt aussetzenden Zug. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit sieht der HVV keinen Anlass für eine abendliche Taktverdichtung.

⁷ Hamburger Hochbahn AG: Presseinformation: Modernisierung der Busanlage Billstedt, 08.11.2007.



Steinfurther Allee, Merkenstraße) befinden sich in einem schlechten Zustand. Stellenweise fehlen Fahrradwege beziehungsweise ausgewiesene Flächen für den Radverkehr im Straßenraum (z.B. Radfahrstreifen). Nach Aussagen von Anwohnern existieren vielfach Gefahrenstellen für Radfahrer beim Überqueren von Kreuzungen und auf Schulwegen. Der Entwicklungsraum verfügt über wenige einheitlich gestaltete übergeordnete Radwegeverbindungen. Insgesamt fehlt eine Strategie zur Verbesserung der Bedingungen für das Fahrradfahren im Entwicklungsraum. Diese sollte an die Radverkehrsstrategie der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt anschließen und diese in den Bezirksstraßen bedarfsgerecht weiterentwickeln. Im Rahmen der Radverkehrsstrategie plant die BSU den Ausbau der Alltagsroute 8 (City – Billstedt - Bergedorf) und die durchgängige Ausschilderung der Freizeitroute 5 im Entwicklungsraum.⁸ Erste Maßnahmen zur Neuaufstellung von Fahrradabstellboxen (Bike and Ride) und zur Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten an U-Bahnstationen werden aktuell im Bezirk Mitte in geprüft.⁹

Ziele

Aus der Bestandsanalyse lassen sich folgende übergeordnete Ziele und Teilziele für das Handlungsfeld Mobilität ableiten:

Wir machen mobil durch ein optimiertes ÖPNV-Angebot sowie ein attraktives Fuß- und Radwegenetz.

- Erhöhung der Mobilität der Bewohner durch bedarfsgerechte Optimierung der Taktung, der Vernetzung des ÖPNV sowie Behebung von Erschließungsdefiziten
- Verbesserung der Gestaltung und Herstellung der Barrierefreiheit der U-Bahnhaltestellen
- Optimierung der Bedingungen für den Radverkehr in Billstedt-Horn

Wir entwickeln Maßnahmen zur Senkung der Lärmbelastung, für die Verkehrsberuhigung sowie die Verkehrsvermeidung in Wohnquartieren und Ortszentren.

- Eindämmung des Verkehrslärms für Wohnquartiere und Naherholungsräume durch geeignete Maßnahmen (mindestens Einhaltung der Grenzwerte)
- Entwicklung Lärm mindernder städtebaulicher Strukturen und Prüfung der Einrichtung autofreier/autoreduzierter Wohnsiedlungen beim Um- oder Neubau von Wohnquartieren
- Förderung der Verkehrsberuhigung sowie Einrichtung von Spielstraßen in Wohnquartieren
- Entwicklung neuer städtebaulich integrierter Lösungen für den ruhenden Verkehr in Wohnsiedlungen der 1950er/1960er Jahre sowie von baurechtlichen Lösungen und Strategien für die Umnutzung untergenutzter Stellplatzflächen von Wohnsiedlungen der 1960er/1970er Jahre
- Verbesserung der Dimensionierung und Gestaltung von Straßenräumen und Entwicklung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrsvermeidung in den räumlichen Schwerpunkten
- Entwicklung von Systemen zur Parkraumbewirtschaftung in den Ortszentren Billstedt und Horn

⁸ Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt: Radverkehrsstrategie für Hamburg, 2007. Hamburger Abendblatt: Hamburg will Radfahr-Metropole werden, 11.01.2008.

⁹ Informationen des Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, 10/2007.



Handlungsempfehlungen und Schlüsselprojekte

Besonderer Handlungsbedarf, auch aus Sicht vieler Bewohner, besteht in der Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr.¹⁰ Im Mittelpunkt sollten dabei die Steigerung des Radverkehrsanteils durch eine Verbesserung der Gestaltung und Einbindung der Flächen für den Radverkehr, die Verbesserung der Sicherheit und der Abstellmöglichkeiten gelegt werden. Die Steigerung des Radverkehrsanteils trägt zu Vermeidung von Verkehr und folglich auch von Lärm und Umweltbelastungen im Entwicklungsraum bei, hat eine positive gesundheitliche Wirkung und ist auch für den Freizeitwert des Entwicklungsraumes über den Stadtteil hinaus von Bedeutung. Die Verbesserung der Bedingungen für das Fahrradfahren verweist auf Alternativen zur PKW-Nutzung. Zudem ist die Verbesserung der Sicherheit der Flächen für den Radverkehr von Bedeutung für die Familienfreundlichkeit der Stadtteile (z.B. sichere Schulwege). Es soll eine konzeptionelle bedarfsgerechte Weiterbearbeitung der Radverkehrsstrategie der BSU auf Bezirksebene mit dem Ziel der Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr und der Erarbeitung konkreter Handlungsempfehlungen und Projekte für Billstedt und Horn erfolgen. Die Strategie sollte modellhafte Lösungsansätze entwickeln, die bedarfsgerecht an ausgewählten Orten im Entwicklungsraum angewendet werden können. Folgendes Schlüsselprojekt wird für das Handlungsfeld vorgeschlagen: **Lokale Radverkehrsstrategie: "Billstedt-Horn - attraktiv für Räder"** (Projekt Nr. 2.3.01)

¹⁰ Aussagen von Bewohnern im Rahmen des Forums Billstedt-Horn am 02.02.08 sowie im Forumsbeirat am 28.05.08.