

# Executive Summary

## Stadtmobilität in Hamburg 2030 – Eine lebenswerte Stadt in Bewegung



Hamburg ist die Verkehrsdrehscheibe Nordeuropas. Um diese Rolle zuverlässig ausfüllen zu können, bedarf es exzellenter Anschlüsse an die internationalen Verkehrsnetze zu Lande, auf der Schiene und auf dem Wasser. Vor allem aber bedarf es einer störungsfreien, effizienten und nachhaltigen Abwicklung der Güter- und Personenverkehre in der Stadt, die vorbehaltslos auf alle Verkehrsträger setzt. Im vorliegenden Standpunkt unserer Handelskammer ist – auf Basis eines breiten Diskussions- und Teilhabeprozesses – eine umfassende Analyse der Verkehrsentwicklung in der Vergangenheit und der künftigen Rahmenbedingungen vorgenommen worden, sind die aus Sicht der Wirtschaft wichtigen Ziele für die Stadtmobilität bis 2030 und darüber hinaus formuliert und ist ein umfassender Handlungskatalog für eine zielgerichtete Entwicklung dargelegt.

## 1. Analyse

Für die **Verkehrsentwicklung 1995 bis 2012** sind insbesondere folgende Aspekte maßgeblich:

- Zunahme des Verkehrs auf den Ring- und Tangentialverbindungen des Straßennetzes bei kontinuierlichem Wachstum der Kfz-Zulassungen.
- Höchst störanfälliges, unzureichend instandgesetztes Straßennetz; unzureichender Ausbau insbesondere von Kreuzungen.
- Steigerung der Ein- und Auspendler zwischen der Kernstadt und der Metropolregion; keine Straßennetzertüchtigung, die das Verkehrswachstum der Metropolregion aufnimmt.
- Nicht verkehrsgerechte Schaltung von Lichtsignalanlagen; keine Nutzung der neuen technischen Möglichkeiten zur Netzsteuerung.
- Unzureichende Koordination von Baustellen; nicht ausreichende Überwachung des ruhenden Verkehrs einschließlich sogenannter Zweite-Reihe Parker.
- Wachsende Fahrgastzahlen im ÖPNV, Stagnation des ÖPNV-Anteils im Modal Split; teilweise eingeschränkte Beförderungsqualität im ÖPNV während der Hauptverkehrszeiten; Engpässe im Schnell- und Regionalbahn- sowie im Busnetz.
- Kaum Netzausbau im SPNV, fehlender Anschluss bedeutender Wohnquartiere; Unzureichende Fahrradwege; keine Strategische Verknüpfung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung.

Für die **Rahmenbedingungen der Mobilitätsentwicklung für die beiden Dekaden bis 2030** wird folgende Entwicklung erwartet:

- Ein Bevölkerungswachstum in der Kernstadt bis auf 2 Millionen Einwohner einschließlich der hierfür notwendigen Siedlungsentwicklung; ein Beschäftigungswachstum um etwa 5 Prozent einschließlich der hierfür notwendigen Siedlungsentwicklung.
- Steigende Anforderungen an die innerstädtische Lebensqualität bedingen gezielte Maßnahmen zur Senkung der verkehrsbedingten Emissionen bei gleichzeitiger Verbesserung der Mobilitätsbedingungen; die Bündelung des Straßenverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen bleibt grundlegende Notwendigkeit.
- Die technischen Möglichkeiten der Verkehrstelematik erfahren einen Technologiesprung. Die Kapazität des Straßennetzes kann ohne bauliche Maßnahmen um bis zu 30 Prozent gesteigert werden.
- Alternative Antriebe nehmen erheblich an Bedeutung zu. Die Folge ist ein erheblicher Rückgang der lokalen Emissionen; die individuellen Stärken jedes Verkehrsträgers werden über Mobilitätsportale deutlich transparenter und verändern sukzessive das Mobilitätsverhalten.
- Ein sukzessiver Rückgang des privaten Kfz-Bestandes insbesondere im Bereich der inneren Stadt; eine Steigerung der Nutzung von Car-Sharing-Angeboten insbesondere im Bereich der inneren Stadt; eine deutliche Steigerung des Fahrradverkehrs, die aber witterungsabhängig volatil bleibt.
- Anhaltend starkes Wachstum des Straßengüterverkehrsaufkommen (2004 – 2025: rund 80 Prozent).

## 2. Zielsetzungen

Die Hamburger Wirtschaft fordert folgende Zielsetzungen für die Mobilitätsentwicklung der beiden Dekaden bis 2030:

- Hamburg hat 2030 einen Stadtverkehr, in dem individuelle Mobilität und öffentlicher Personennahverkehr im Interesse von Wirtschaft, Bevölkerung und Umwelt das jeweils höchste Niveau in Deutschland haben. (Oberziel)
- Im Jahr 2030 beträgt die durchschnittliche individuelle Geschwindigkeit im Güter- und Personenverkehr auf der Straße mindestens 30 km/h (heute 28 km/h). Die Fahrzeit verlängert sich in der Hauptverkehrszeit um maximal ein Drittel gegenüber Randzeiten (heute 53 Prozent).
- Bis zum Jahr 2030 werden die verkehrsbedingten Emissionen halbiert.<sup>1</sup>
- Im Jahr 2030 hat jedes dritte neu zugelassene Fahrzeug einen alternativen Antrieb.
- Im Jahr 2030 ist der ÖPNV-Anteil am Modal Split im Personenverkehr mit 26 Prozent acht Prozentpunkte höher als 2008.
- Im Jahr 2030 ist der Fahrrad-Anteil am Modal Split im Personenverkehr mit 20 Prozent 7,5 Prozentpunkte höher als 2008.
- Im Jahr 2030 stehen an jeder Bahnstation der äußeren Stadt ausreichend Stellplätze für private und zu mietende Pkw zur Verfügung. An jeder Bahnstation sind ausreichend gesicherte Fahrradstellplätze vorhanden. An jeder zweiten Bahnstation der inneren Stadt sind ausreichend Stellplätze für Mietfahrräder und -Pkw vorhanden.
- Bis zum Jahr 2030 wird die Investitionsquote des Hamburger Haushaltes kontinuierlich auf dann mindestens 15 Prozent gesteigert. Zwei Drittel des Kfz-Steueraufkommens werden für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur aufgewendet.
- Ab 2014 wird der Zustand aller Straßen kontinuierlich bewertet. Im Jahr 2030 erreichen alle Straßen bei der turnusgemäßen Zustandserfassung und -bewertung mindestens den Wert 4,0; 80 Prozent der Straßen den Wert 3,5 oder besser (guter Zustand).
- In der dritten Dekade hat Hamburg mit jedem neu geschaffenen Kilometer SPNV durchschnittlich 4 Hektar Wohnungsbauflächen erschlossen. Mit jedem neu geschaffenen Kilometer Hauptverkehrsstraßen wurden durchschnittlich 12 Hektar Gewerbeflächen geschaffen.

ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr

SPNV: Schienenpersonennahverkehr

---

<sup>1</sup> In Bezug auf die Lärmemissionen wird hier von der psychoakustischen „Lautstärke“ (Lautheit) ausgegangen.

### 3. Zentrale Forderungen der Wirtschaft

<b>Handlungsfeld 1: „Ausbau des SPNV-Netzes und Wohnungsbauentwicklung“</b>	
1.	Die Intensivierung des ÖPNV nimmt eine Schlüsselrolle ein, um die wachsenden Anforderungen an die Stadtmobilität zu bewältigen. Als Rückgrat für einen attraktiven und leistungsstarken ÖPNV sind die schienengebundenen Systeme des SPNV gezielt auszubauen. Dabei muss sich auf eine gezielte Erweiterung der vorhandenen Schienennetze und der bestehenden Systeme konzentriert werden. Die Einführung eines dritten, nicht kompatiblen SPNV-Systems wird vor allem aus Effizienzgründen abgelehnt.
2.	Das leistungsfähige Netz der S-Bahn muss weiter ausgebaut werden. Neben innerstädtischen Netzergänzungen zur Erschließung von bisher durch den SPNV unzureichend abgedeckten Stadtteilen müssen insbesondere die Regionalverkehrslinien in das Umland künftig als S-Bahn-Strecken mit hoher Taktfrequenz und umsteigefreien Verbindungen in die Hamburger Innenstadt betrieben werden. Dadurch erhalten Pendler Anreize zum Umstieg vom MIV auf den ÖPNV. Prioritärer Ausbaubedarf: S4 Hamburg – Bad Oldesloe, S 21 Eidelstedt – Quickborn und S1 Airport – Burgwedel. Weitere Ausbaustrecken werden vorgeschlagen.
3.	Auch das Netz der U-Bahn muss ergänzt werden, um neue, attraktive SPNV-Verbindungen innerhalb der Stadt und auf wichtigen Relationen ins Umland bereitzustellen. Folgende Verbindungen sind zu realisieren. Prioritärer Ausbaubedarf: U-Bahn Farmsen – Othmarschen, U-Bahn Lokstedt – Grindelviertel – Hafencity – Harburg (in Erweiterung der bestehenden U4 in die Hafencity). Weitere Ausbauprojekte werden vorgeschlagen. Bei der Weiterentwicklung des SPNV in Hamburg müssen die Vorteile der Erweiterung des auf eigenem Gleiskörper geführten U- und S-Bahnnetzes mit den Vorteilen einer ebenerdig geführten Stadtbahn verbunden werden. Dabei sollte von dem Grundsatz ausgegangen werden: Soviel unterirdisch wie (aus Akzeptanzgründen) nötig, soviel (aus Kostengründen) oberirdisch wie möglich. Die Erweiterungen des U-Bahnnetzes sollten nach Möglichkeit als oberirdisch verkehrende „Metrobahn“ konzipiert werden, deren Strecken mit dem bestehenden U-Bahnnetz verknüpft werden.
4.	Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms sollten dort umgesetzt werden, wo sie zur Erhöhung der Kapazitäten im Busnetz kurzfristig nötig sind, den allgemeinen Verkehrsfluss verbessern und auch nach Inbetriebnahme weiterer SPNV-Strecken Vorteile für das Busnetz bringen. Negative Folgen für den Individualverkehr müssen minimiert werden. Die Busbeschleunigung an Ampeln sollte in eine moderne Steuerung der Lichtsignalanlagen auf Basis von WLAN-Technologie integriert werden, die auch den Individualverkehr einbezieht.
5.	Der Ausbau des S-Bahn-Netzes und U-Bahn-Netzes sollte konsequent mit der Ausschöpfung von Wohnungsbaupotenzialen verknüpft werden. Insgesamt sollten neue Wohngebiete im Umfang von etwa 1 000 Hektar für über 50 000 neue Wohnungen entstehen. Die Entwicklung dieser Siedlungsflächen durch die Freie und Hansestadt Hamburg sollte einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des SPNV-Ausbaus leisten. Potenziale für eine angemessene anteilige Nutzerfinanzierung von Ausbauprojekten und Angebotsverbesserungen des ÖPNV sollten geprüft und gegebenenfalls ausgeschöpft werden.
<b>Handlungsfeld 2: „Ausbau des Straßennetzes und Gewerbeflächenentwicklung“</b>	
6.	Das Straßennetz und stark frequentierte Knotenpunkte sollten anforderungsgerecht ergänzt und unter Berücksichtigung verkehrssteuernder Maßnahmen bedarfsgerecht ausgebaut werden um ihre Leistungsfähigkeit insgesamt zu erhöhen und heute bestehende Engpässe zu beheben. Hierzu wird ein umfangreicher Projektkatalog vorgelegt.

7.	Die A26 einschließlich der sogenannten Hafenuerspanne bis zur A1 sollte schnellstmöglich umgesetzt werden. An der Francoper Straße und dem Fischbeker Heuweg müssen zusätzliche Anschlussstellen eingerichtet werden, um den Anschluss der Stadtteile Neugraben-Fischbek und Hausbruch an das Autobahnnetz zu verbessern.
8.	Der Ring 3 als wichtige Tangentialverbindung in der äußeren Stadt sollte in seinem gesamten Verlauf vierstreifig ausgebaut werden. Im Osten Hamburgs sollte der Ring 3 bis zur Anschlussstelle Barsbüttel der Autobahn A1 verlängert werden.
9.	Zusammen mit dem Ausbau des Straßennetzes sollten gezielt Industrie- und Gewerbeflächen in unmittelbarer Nähe von Anschlussstellen der Autobahnen und wichtigen innerstädtischen Magistralen entwickelt werden. Gewerbliche Bauvorhaben sollten dabei jeweils als Lärmschutz entlang der übergeordneten Verkehrswege ausgebildet werden.
10.	Zwischen Ahrensburg und Norderstedt sollte eine neue direkte Straßenverbindung geschaffen werden, die bei Fahrten zwischen diesen Städten beziehungsweise zu den Autobahnen A1 und A7 Umwege über das verkehrlich stark belastete Hamburger Stadtgebiet überflüssig macht.
<b>Handlungsfeld 3: Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur</b>	
11.	Die Car-to-Car und Car-to-Infrastructure-Kommunikation, die einen Evolutionssprung in der Verkehrssteuerungstechnologie bedeutet, sollte systematisch beim Ausbau der flächendeckenden Verkehrserfassung und -steuerung in Echtzeit genutzt werden, um die Verkehrsinfrastruktur in Hamburg optimal auszunutzen und das Verkehrsmanagement auf eine vollkommen neue Qualitätsstufe zu stellen. Alle Lichtsignalanlagen sollten künftig verkehrsabhängig mittels WLAN-Verbindungen zwischen den Fahrzeugen und der Lichtsignalanlage gesteuert werden.
12.	Hamburg sollte sich als Modellstandort für Fahrzeugvernetzung etablieren und seine Technologieführerschaft auf diesem Gebiet ausbauen. Dafür sollte mit den in Hamburg ansässigen führenden Herstellern entsprechender Komponenten ein Langzeittest aufgebaut werden. Seinen so erzielbaren Vorsprung im Bereich effizienter Verkehrssteuerung und optimierter Verkehrsqualität sollte Hamburg gezielt im Stadt- und Standortmarketing kommunizieren.
13.	Aus den Positionsdaten der Fahrzeuge im Stadtverkehr (floating car data) sollte laufend ein Lagebild des Verkehrsgeschehens erstellt werden. Die erfassten Daten sollten in der Verkehrsleitzentrale zentral verarbeitet werden, um für Analysen und die Verkehrssteuerung jederzeit zur Verfügung zu stehen. Die Daten sollten auch direkt in die Navigationsgeräte der Fahrzeuge eingespeist werden können, damit die Nutzer ihre Routenwahl individuell optimieren können.
14.	Vermeidbare Störungen des Straßenverkehrs, die die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes einschränken, sollten konsequent unterbunden werden. Hierzu zählt beispielsweise ein absolutes Halteverbot auf Hauptverkehrsstraßen mindestens in der Hauptverkehrszeit. Die zur Erhaltung der Straßeninfrastruktur und im Rahmen von Ausbauvorhaben nötigen Baustellen sollten aufeinander und mit Maßnahmen anderer Bauträger abgestimmt werden, so schnell wie möglich durchgeführt und umfassend kommuniziert werden
<b>Maßnahmen weiterer Bereiche:</b>	
15.	Die Radverkehrsinfrastruktur einschließlich der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollte deutlich ausgebaut werden, um die Bedingungen für den Fahrradverkehr insgesamt zu verbessern.
16.	Das Netz der Velorouten abseits der stark befahrenen Hauptstraßen sollte nach einem verbindlichen Zeit- und Investitionsplan zügig fertiggestellt und durchgehend klar erkennbar beschildert werden.



17.	Die Umsteigepunkte zwischen den Verkehrsmitteln sollten nutzerfreundlich gestaltet und insbesondere an den Schnellbahnhaltstellen ausgebaut werden, um eine komfortable Verknüpfung aller Systeme sicherzustellen. An allen mit dem Pkw gut erreichbaren Stationen der äußeren Stadt sollten P+R-Plätze eingerichtet oder anforderungsgerecht erweitert werden.
18.	Der Ausbau der Mobilitätsservicepunkte an ÖPNV-Haltstellen, an denen Leifahrzeuge und Mieträder zur Verfügung stehen, muss deutlich ausgeweitet und beschleunigt werden, um an jeder Schnellbahnhaltstelle der äußeren Stadt und jeder zweiten Schnellbahnhaltstelle der inneren Stadt einen Mobilitätsservicepunkt bereitzustellen.
19.	Für die alternativen Antriebstechnologien sollte eine flächendeckende Infrastruktur zur Energieübertragung bereitgestellt werden. Für entsprechende Einrichtungen und Flächen sollte planerisch rechtzeitig Vorsorge getroffen werden.