

WEGE ZU WACHSTUM UND WOHLSTAND

Forderungen zum Ausbau des Hamburger Straßennetzes

Inhalt	Seite
Vorwort	61
A. Einleitung	62
B. Verkehrsentwicklung in Hamburg	63
I. Verkehrsentwicklung 1980 – 1995 auf ausgewählten Straßenzügen	68
II. Verkehrsprognosen bis zum Jahre 2010	70
C. Straßenbau in Hamburg	74
I. Straßenbau 1980 – 1997	74
II. Auswirkungen der Hamburger Straßenbaupolitik	79
III. Straßenbauplanung der Freien und Hansestadt Hamburg	81
D. Vorschläge für die Weiterentwicklung des Hamburger Straßennetzes	84
I. Ausbaubedarf im Ring 2	87
II. Ausbaubedarf im Ring 3	89
III. Ausbaubedarf auf der Tangente Nord	91
IV. Vervollständigung eines stadtnahen Autobahnringes	93
V. Sonstige Infrastrukturmaßnahmen	95
VI. Flankierende Maßnahmen	97
E. Fazit	99

Vorwort

Hamburgs Wohlstand hat seine Wurzeln in der Funktion der Stadt als Verkehrsdrehseife Nordeuropas. Die einmalige geographische Lage, gepaart mit der Tüchtigkeit der hier ansässigen Kaufleute, prägten Hamburgs Ruf, Tor zur Welt zu sein. Ein weitsichtiger, über Generationen betriebener Ausbau der Hinterlandverbindungen nach Nord-, Ost- und Westeuropa sicherte Hamburgs Stellung auch im zunehmenden Wettbewerb der europäischen Hafenstandorte.

Im ausgehenden 20. Jahrhundert ist die betriebs- und volkswirtschaftliche Bedeutung des Gütertransports geradezu sprunghaft angestiegen. Die Öffnung Osteuropas, der europäische Binnenmarkt und die immer stärker fortschreitende weltweite Arbeitsteilung in der Wirtschaft stellen völlig neue Anforderungen an Infrastruktur und Verkehrsabwicklung. In einer fortschreitenden Konsum- und Freizeitgesellschaft werden Innenstädte und Bezirke nur lebendig sein, wenn ihre Erreichbarkeit garantiert ist. Verkehrsparameter sind also entscheidende Kriterien für die Standortqualität. Diese Entwicklung wird überdeutlich in der sich rasant entwickelnden Metropolregion Kopenhagen – Malmö, die durch Brücken- und Straßenbau vorangetrieben wurde.

Hamburg hat durch seine Lagevorteile alle Voraussetzungen, ebenfalls zu einer der prosperierendsten Metropolen Europas zu werden. Gleichzeitig bedarf es jedoch der Bereitschaft, auch die innerstädtische Verkehrsinfrastruktur so auszubauen, daß sie den künftigen, deutlich höheren Anforderungen genügt. Verkehr muß erwünscht sein! Er ist Zeichen einer lebendigen Stadt und sichert Beschäftigung und Wohlstand.

Die Verkehrspolitik des Senats läßt jedoch seit Ende der 70er Jahre eine solche Bereitschaft weithin vermis-

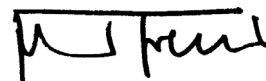
sen. Die vergangenen 20 Jahre waren zwei verlorene Jahrzehnte für die Weiterentwicklung unseres Straßennetzes. Negative Folgen dieser Politik sind für die Wirtschaft bereits deutlich spürbar. Nach den bislang bekannten Planungen des Senats ist sogar ein drittes Jahrzehnt der Versäumnisse zu befürchten. Hamburg braucht aber zusätzlich zur stetigen Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs eine Renaissance des Straßenbaus, damit mögliches Wachstum nicht erdrostelt und an Hamburgs Konkurrenten verschenkt wird. Punktuelle Verbesserungen an einzelnen Engpässen reichen hierzu nicht aus. Erforderlich ist ein neues Verkehrskonzept mit einer mutigen und vorausschauenden Infrastrukturplanung; nur hierdurch kann eine reibungslose Verkehrsabwicklung nachhaltig gesichert und – in Verbindung mit zukünftigen Technologien – die Umweltbelastung auf das unvermeidliche Maß reduziert werden.

Es gilt nun, einen Konsens dafür herzustellen, daß Beschäftigung, Wachstum und Wohlstand im 21. Jahrhundert nur mit Verkehr zu erreichen sind. Will Hamburg seine Chancen nutzen, bedarf es eines entschlossenen Ausbaus unseres Straßennetzes, dessen Grundstruktur wir hiermit aufzeigen.

HANDELSKAMMER HAMBURG



Nikolaus W. Schües
Präses



Dr. Hans-Jörg Schmidt-Trenz
Hauptgeschäftsführer

A. Einleitung

Gegenstand dieses Positionspapiers ist der Straßenverkehr in Hamburg. Sein reibungsloser Ablauf ist für die hier ansässige Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Während die Verkehrsunternehmen für Transporte über lange Distanzen immer stärker auf Eisenbahn, Binnenschiff und Feederdienste zurückgreifen, gibt es für die Intraverkehre in der Metropolregion keine Alternative zum Kraftfahrzeug. Will man mögliche Wohlstandszunahmen realisieren, dann kann auch ein stetig fortentwickelter öffentlicher Personennahverkehr stets nur ergänzende, nie ersetzende Funktionen ausüben.

Zunächst wird die Entwicklung des Straßenverkehrs in den vergangenen Jahrzehnten betrachtet, die von der Baubehörde durch regelmäßige Verkehrszählungen ermittelt wird. Daran anknüpfend wird die voraussichtliche Entwicklung des Verkehrs bis zum Jahre 2010 anhand entsprechender Untersuchungen im Auftrag der Baubehörde und als Ergebnis eigener Berechnungen dargestellt.

Der Straßenbau ist das entscheidende Instrument zur Steuerung des Verkehrsflusses. Deshalb werden Umfang und Kosten der Straßenbaumaßnahmen seit 1980 untersucht und die hieraus resultierende aktuelle Verkehrssituation aufgezeigt. Ein Ausbau des Straßennetzes wird zwar auch in den aktuellen Planungen der Baubehörde vorgesehen, ist jedoch aus Sicht der Wirtschaft völlig unterdimensioniert.

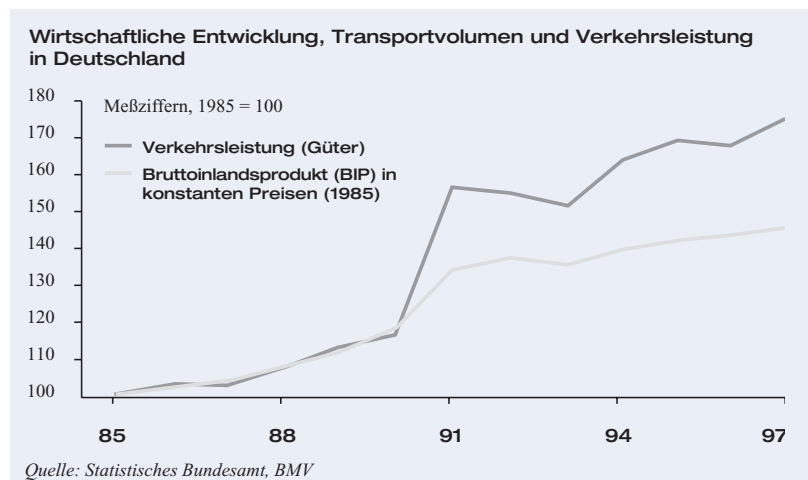
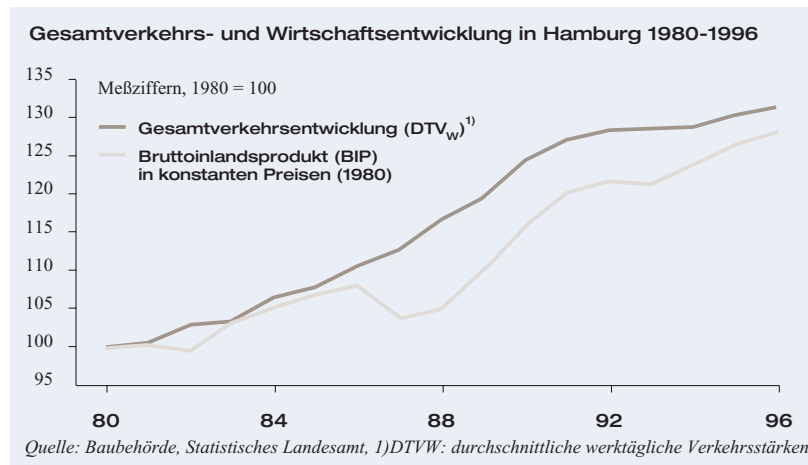
Welche Ausbaumaßnahmen im Hamburger Straßennetz aus Sicht der Wirtschaft erforderlich sind, um den aktuellen und künftigen Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs zu genügen, wird im vierten Abschnitt ausführlich dargestellt. Dabei wird insbesondere auf die notwendigen Kapazitätserhöhungen bei den Ring- und Tangentialverbindungen eingegangen.

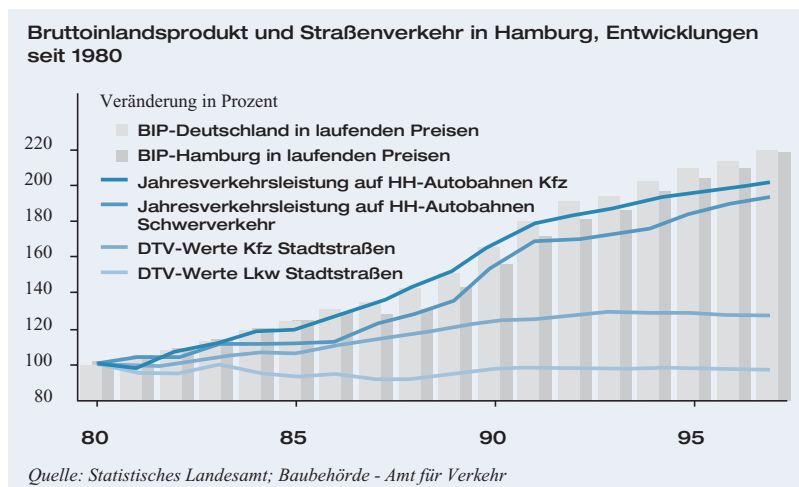
Die Beschränkung auf den Straßenverkehr bedeutet nicht, daß die Bedeutung der anderen Verkehrsträger verkannt wird. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist in Hamburg vorbildlich ausgebaut und hat – insbesondere für die Bewältigung des Berufsverkehrs – eine herausragende Bedeutung. Im Bereich des Güterverkehrs gibt es jedoch keine Alternative zum Straßenverkehr: Bahntransporte und kombinierter Verkehr scheiden bei den Intraverkehren in der Metropolregion aus. Auch der wirtschaftsbedingte Personenverkehr hat im ÖPNV oder im Fahrrad nur eine bedingt geeignete Alternative; hier bleibt das Auto das dominierende Verkehrsmittel. Gleichwohl setzt sich die Handelskammer auch für den weiteren Ausbau des ÖPNV-Angebots ein, insbesondere für seine qualitative Verbesserung. Jede Fahrt mit dem ÖPNV macht Platz auf der Straße für den, der auf das Kraftfahrzeug angewiesen ist. Ausbau der Straßeninfrastruktur und Leistungsverbesserungen im ÖPNV widersprechen sich nicht, sie sind die zwei Säulen einer vernünftigen Verkehrspolitik.

B. Verkehrsentwicklung in Hamburg

Die Zählungen der Kfz-Frequenz an ausgewählten Punkten des Hamburger Straßennetzes durch die Baubehörde haben ergeben, daß der gesamte Straßenverkehr in unserer Stadt seit 1980 um etwa ein Drittel gestiegen ist. Das entspricht annähernd dem Wirtschaftswachstum unserer Stadt, denn im gleichen Zeitraum ist das hamburgische Bruttoinlandsprodukt real um knapp 30 Prozent gewachsen (siehe obere Graphik).

Damit ergibt sich für den Straßenverkehr und das Wirtschaftswachstum innerhalb der Stadt der gleiche Zusammenhang, wie er zwischen Güterverkehr und Wirtschaftsentwicklung auf Bundesebene besteht (siehe untere Graphik).





In der politischen Diskussion wird immer wieder vorgetragen, in den neunziger Jahren habe sich die innerstädtische Verkehrsentwicklung vom Wirtschaftswachstum abgekoppelt. Einer aktuellen Darstellung der Baubehörde zufolge verharret der Stadtverkehr konjunkturunabhängig auf dem Niveau des Jahres 1990 (siehe Graphik).

Diese Darstellung der Baubehörde verfälscht aus mehreren Gründen die tatsächlichen Entwicklungen und Zusammenhänge:

1. In der Graphik wird das Verkehrswachstum zum **nominalen** Wirtschaftswachstum in Bezug gesetzt. Eine schlüssige Aussage läßt sich aber nur dann treffen, wenn man das reale Verkehrswachstum auch zum **realen** Wirtschaftswachstum in Beziehung setzt, wie es in der Graphik auf Seite 63 oben geschehen ist. Der Verkehr wächst parallel zum Wachstum der Wirtschaft, nicht aber parallel zu den Preissteigerungen.

2. Auf den Hamburger Autobahnen, insbesondere auf der A7, wird zu einem erheblichen Teil innerstädtischer Verkehr abgewickelt, der aus dem Stadtstraßennetz kommt und dorthin wieder zurückfließt, also nicht isoliert betrachtet werden darf.

3. Durch externe Einflüsse ist der Verkehr in bestimmten Bereichen zurückgedrängt worden. In der City stagniert er praktisch seit 1980. Hier haben Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Baustellen eine positive Verkehrsentwicklung verhindert, mit statistisch dämpfendem Effekt auch auf die Verkehrsentwicklung aller Hamburger Stadtstraßen.

Ferner ist das Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr durch den Rückgang der Anzahl sozialversicherungspflichtig Beschäftigter in den vergangenen Jahren und durch eine stärkere Inanspruchnahme des ÖPNV zurückgegangen. In der Gesamtdarstellung wird dadurch die Zunahme des übrigen Wirtschaftsverkehrs gedämpft.

Um so bemerkenswerter ist, daß die Verkehrsbelastung des Hamburger Straßennetzes insgesamt nach wie vor von Jahr zu Jahr zunimmt (siehe Graphik auf der nächsten Seite).

4. Auch die Stagnation des Schwerverkehrs auf den Stadtstraßen läßt nicht auf eine Entkoppelung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum schließen. Der schwere Lkw dient in zunehmendem Maße nur noch dem Transport von Gütern über längere Strecken, während die innerstädtische Distribution mehr und mehr mit kleineren Fahrzeugen durchgeführt wird. Die Umstellung der Produktion, z.B. auf just-in-time-Verfahren, erfordert immer seltener eine große Lieferung pro Woche. Statt dessen werden heute häufig mehrmals am Tag kleinere Mengen angeliefert. Die Verkehrsleistung – gemessen in Tonnenkilometern – kann dabei durchaus höher sein als 1980.

Außerdem darf nicht unberücksichtigt bleiben, daß die Effizienzsteigerungen in den Verkehrsunternehmen seit 1980 zu einer deutlich besseren Auslastung auch der großen Einheiten geführt hat.

Heute werden wesentlich mehr Güter im Stadtstraßennetz transportiert, ohne daß dadurch die Zahl der Schwerverkehrsfahrzeuge angestiegen ist.

Stagniert bzw. zurückgegangen ist hingegen das Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr. Hierfür waren die rückläufige Beschäftigungsentwicklung einerseits und die attraktiven ÖPNV-Angebote andererseits ursächlich. Im Zeitfenster des vor allem vom Güter- und Geschäftsbesorgungsverkehr dominierten Wirtschaftsverkehrs – 9.00 bis 15.00 Uhr – gab es dagegen die erwarteten Zunahmen. Ferner hat sich die Verkehrsent-

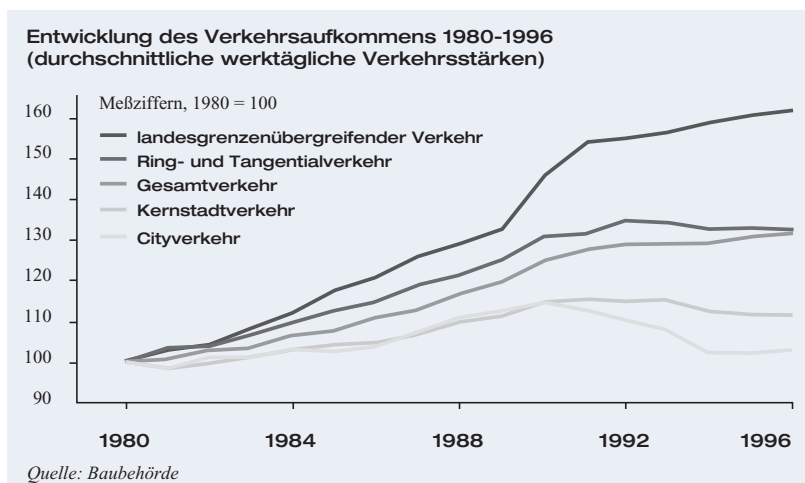
wicklung in der City und der Kernstadt abschwächend auf die Gesamtentwicklung ausgewirkt, deren Ursachen werden nachfolgend erklärt.

Untergliedert man die Straßenverkehrsströme in der Freien und Hansestadt Hamburg nach den städtischen Regionen, in denen sie gemessen werden, so fällt auf, daß sie insgesamt zwar kontinuierlich wachsen, sich in einzelnen Teilbereichen aber sehr unterschiedlich entwickelt haben.

Erläuterung:

Gliederung des Straßenverkehrs in Hamburg nach Regionen:

- *Landesübergreifender Verkehr:*
Wesentliche Verkehre, die die Landesgrenzen des Stadtstaates überschreiten
- *Ring- und Tangentialverkehr:*
Verkehre auf den Ringen und Tangenten der Freien und Hansestadt Hamburg
- *Kernstadtverkehr:*
Verkehre innerhalb eines Gebietes im Radius von etwa 6 Kilometern um das Rathaus
- *Cityverkehr:*
Verkehr innerhalb des Wallringes/Ost-West-Straße/Südliche Hafenrandstraße



Überproportional gestiegen sind der Verkehr über die Landesgrenze und der Ring- bzw. Tangentialverkehr, während der Kernstadt- und Cityverkehr nur moderat zugelegt haben. Diese Steigerungen sind im Zeitfenster zwischen 9.00 Uhr bis 15.00 Uhr, wenn der Wirtschaftsverkehr dominiert, am stärksten ausgefallen.

Insbesondere der Zuwachs des landesgrenzenübergreifenden Verkehrs um zwei Drittel verdeutlicht, daß die wirtschaftliche Verflechtung Hamburgs mit seinem Umland – der Metropolregion – und mit anderen Regionen im In- und Ausland weiter zugenommen hat. Mit dem Ende der Teilung Deutschlands und Europas hat sich dieser Prozeß noch beschleunigt, wie die seit 1989 weit überproportionalen Wachstumsraten dieser Verkehrsströme belegen. Lediglich in der Rezession von 1993/94 waren ihre Zuwachsraten moderater; seitdem haben sie ihre Dynamik jedoch wiedergewonnen.

Auf der anderen Seite legt die zunehmende verkehrliche Verknüpfung Hamburgs mit seinem Um- und Hinterland auch offen, wie abhängig die wirtschaftliche

Entwicklung unserer Stadt von ihrer Erreichbarkeit ist. Wenn die Verkehrsanbindung Hamburgs leidet, sinkt die wirtschaftliche Entwicklungsfähigkeit der gesamten Stadt mit der Folge abnehmenden Wohlstands der in ihr lebenden und arbeitenden Menschen.

Neben dem landesgrenzenübergreifenden Verkehr, der – gerade auf den Hamburger Autobahnen – auch Transitverkehre enthält, sind die Ring- und Tangentialverkehre überdurchschnittlich stark gewachsen. Seit 1980 sind sie in der vom Wirtschaftsverkehr dominierten Tageszeit im Schnitt auf fast das Anderthalbfache gestiegen. An einigen Stellen ist es sogar zu einer Verdopplung gekommen.

Deutlich unterdurchschnittlich nahmen die Verkehre in den Bereichen Kernstadt und City zu. Diese Verkehre bestehen zu einem hohen Anteil aus Konsumverkehr. Hauptursache für diese Entwicklung dürften die verkehrslenkenden Maßnahmen der Baubehörde und des Bezirksamtes Mitte in Verbindung mit den Sielbauarbeiten in der City sein. Ein fehlendes Parkleitsystem,

knappe und teure Parkkapazitäten, die Verengung der Straßen und umfangreiche, langwierige Straßenbauarbeiten haben die Attraktivität der City für die mit dem Auto anfahrenen Kunden nachhaltig verschlechtert.

Das verkehrliche Abschnüren der City hatte unmittelbare negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation: Insgesamt ist die Zahl der City-Besucher zwischen 1992 und 1996 im Tagesdurchschnitt um 31 Prozent zurückgegangen; die konjunkturelle Lage des Einzelhandels hat sich dramatisch verschlechtert.

Nicht ohne Grund spielt in den derzeit laufenden Bemühungen zur Attraktivitätssteigerung der City ihre Erreichbarkeit für Pkw-Kunden eine wesentliche Rolle. Werden die hierzu erarbeiteten Vorschläge realisiert, ist mit einem deutlichen Verkehrszuwachs auch in der City zu rechnen.

Erläuterung:

Wirtschaftsverkehr ist jede Form des Straßenverkehrs, der von gewerblicher oder dienstlicher Tätigkeit ausgelöst ist oder wirtschaftliche Tätigkeit zur Folge hat.

Hierzu gehören insbesondere:

I. Güterverkehr

(Bsp. Sammel- und Verteilverkehr, Baustellenverkehr, städtische Ver- und Entsorgung, Umzugsverkehr)

II. Geschäftsbesorgungsverkehr

(Verkehre im Bereich Handwerk, Service, Freiberufler, Außendienst, Dienstfahrten)

III. Öffentlicher Personennahverkehr

(Busse, Taxen)

IV. Konsumverkehr

(Einkaufsverkehr, Tourismusverkehr)

V. Berufsverkehr

(Fahrten zum oder vom Ort der Berufsausübung, soweit das Auto zur Berufsausübung notwendig ist oder Wohnsitz/Arbeitsstätte nicht an das ÖPNV-Netz angeschlossen ist.)

(Definition: Handelskammer Hamburg)¹⁾

1) In der Literatur wird Wirtschaftsverkehr auch enger definiert, so z.B. als »Güterverkehr im gewerblich-industriellen und kommunalen Bereich, andere Verkehre des ökonomischen Bereichs ohne Güterbeförderung und Dienstleistungs- oder Serviceverkehre, die sowohl Güter als auch Dienstleistungen umfassen«. (F. Merath in Vahlens Großes Logistiklexikon, Verlag C. Beck, München 1997)

I. Verkehrsentwicklung 1980-1995 auf ausgewählten Straßenzügen

Die aktuelle Verkehrsbelastung der einzelnen Straßen im Stadtgebiet ist naturgemäß sehr unterschiedlich, ebenso die Zunahme der Fahrzeugfrequenzen im Zeitraum 1980 bis 1995. In beiden Bereichen fällt jedoch die herausragende Stellung der Ringe und Tangenten auf (siehe Graphiken gegenüber).

Im einzelnen sind folgende Verkehrsentwicklungen¹⁾ interessant:

Nach der Autobahn A1 weist der **Ring 3** mit gut 52 Prozent das größte durchschnittliche Verkehrswachstum zwischen 1980 und 1995 auf. Es liegt noch vor den Zuwachsraten der A7, die zwischen dem Elbtunnel und dem Autobahndreieck Nordwest ermittelt werden und durchschnittlich gut 47 Prozent betragen. Das zwischen Rugenbarg im Westen und Höltigbaum im Osten durchschnittlich gezählte Verkehrsaufkommen von gut 30.000 Fahrzeugen am Werktag variiert stark zwischen den einzelnen Abschnitten dieses Rings, der über weite Strecken im nordwestlichen Teil zwischen Elbgaustraße und Krohnstieg/Langenhörner Chaussee und im östlichen zwischen ab Saseler Chaussee und Höltigbaum nur zweispurig geführt wird. In diesen Abschnitten liegen die werktäglichen Verkehrsstärken bei 20.000 Fahrzeugen im westlichen und 30.000 Fahrzeugen im östlichen Bereich. Dazwischen liegen mit 50.000 bis 60.000 Fahrzeugen pro Werktag stark befahrene Streckenabschnitte wie zwischen der Ohechaussee und dem Saseler Damm. Die stärksten Zuwachsraten mit Werten zwischen gut 77 Prozent und 100 Prozent weist dieser Ring in seinem fast ausschließlich durch Wohngebiete führenden Ergänzungsteil östlich des Saseler Marktes auf.

Stark belastet ist auch der **Ring 2** in seinem gesamten Verlauf um die Kernstadt herum. Obwohl die durch Dulsberg/Wandsbek verlaufende Strecke durch die parallel verlaufende Krausestraße/Hammer Straße werktäglich streckenweise um bis zu etwa 25.000 Fahrzeuge entlastet wird, liegen die Belastungen in seinem östlichen Teil immer noch zwischen 40.000 und 50.000 Fahrzeugen am Tag. Noch stärker frequentiert ist der nördliche Streckenabschnitt zwischen Dulsberg und Eppendorf, in dem werktäglich stellenweise über 80.000 Fahrzeuge am Tag gezählt werden. Auch der zwischen Eppendorf und der Altonaer Altstadt verlaufende westliche Teil ist mit einem täglichen Fahrzeugaufkommen zwischen 30.000 und 40.000 gut ausgelastet.

Der durchschnittliche Verkehrszuwachs auf dem Ring 2 betrug zwischen 1980 und 1995 gut 32 Prozent. Damit lag er zwar leicht unter dem Durchschnitt der Ring- und Tangentialverkehre von 34 Prozent und etwa 20 Prozentpunkte unter dem gleichzeitigen Verkehrszuwachs des Ringes 3. Jedoch lag sein Ausgangsniveau so weit über dem des Ringes 3, daß die absoluten Zuwächse in etwa gleich waren. Sie lagen in beiden Fällen bei werktäglich etwa 10.000 Fahrzeugen.

1) Alle Daten basieren auf Verkehrszählungen der Baubehörde

Zunahme des werktäglichen Verkehrsaufkommens zwischen 1980 und 1995



Quelle: Baubehörde, eigene Berechnungen

© HANDELSKAMMER HAMBURG

Werktägliches Verkehrsaufkommen im Jahre 1995



Quelle: Baubehörde, eigene Berechnungen

© HANDELSKAMMER HAMBURG

Auf den hier zur **Tangente Nord** zusammengefaßten Straßen zwischen dem Horner Kreisel und der Autobahnanschußstelle Stellingen fahren werktäglich auf weiten Strecken etwa 50.000 Fahrzeuge. Damit gehören auch sie zu den stark befahrenen Straßen unserer Stadt.

Tangente Nord



Faßt man die Verkehrsmengen der Tangente Nord mit denen des Rings 2 in ihrem parallelliegenden Verlauf zusammen, so ergeben sich Frequenzen, die 100.000 Fahrzeuge oftmals übersteigen. Die Verkehrsdichte auf dieser Relation nähert sich damit dem Verkehrsdurchsatz des Elbtunnels von 117.000 Fahrzeugen im werktäglichen Durchschnitt an.

Der durch das Kerngebiet führende **Straßenzug Kieler Straße – Fruchtallee – Dammtorstraße – Glocken-gießerwall – Spaldingstraße** ist mit werktäglich 60.000 bis 80.000 Fahrzeugen noch stärker befahren als der Ring 2. Er gehört damit zu den am stärksten belasteten Straßenzügen unserer Stadt. Ein relativ geringer Verkehrszuwachs von etwa 12 Prozent im Zeitraum 1980-95 bedeutet gleichwohl absolute Zahlen, die nur geringfügig unter denen der Ringe 2 und 3 liegen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die Straßen in der Kernstadt ihre Aufnahmefähigkeit schon seit langem ausgeschöpft haben. Die größten Zuwächse im Betrachtungszeitraum haben deshalb im Ring- und Tangentialbereich stattgefunden. Diese Straßen sind jedoch überwiegend nicht für solche Verkehrsbelastungen ausgebaut, so daß sich fast zwangsläufig massive Verkehrsbehinderungen eingestellt haben.

II. Verkehrsprognosen bis zum Jahr 2010

Die künftige Entwicklung des Straßenverkehrs in Hamburg ist Grundlage der Infrastrukturplanung, sie ist jedoch gleichzeitig vom Infrastrukturausbau abhängig. Setzt man die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes bewußt herab – wie in der City geschehen – ist die Verkehrsentwicklung zwangsläufig rückläufig. Prognosen über die künftige Verkehrsentwicklung müssen deshalb immer auf der Basis bestimmter Annahmen zur Infrastrukturanpassung getroffen werden.

Die Baubehörde hat 1997 eine Verkehrsentwicklungsplanung vorgelegt, in der Prognosen auf der Basis eines unbeeinflussten Trends und dreier Szenarien unterschiedlicher Verkehrspolitik gerechnet worden sind. Es ist jedoch nicht berechnet worden, wie sich der Verkehr entwickeln würde, wenn eine positive Wirtschaftsentwicklung mit einer offensiven Straßenbaupolitik zusammentreffen würde – das Szenario einer prosperierenden Stadt blieb also unberücksichtigt.

Erläuterung:

*Die Aufstellung einer **Verkehrsentwicklungsplanung 1990-2010** wurde 1993 in der Kooperationsvereinbarung SPD/STATT-Partei beschlossen, um den planungsfreien Zustand im Verkehrsbereich zu beenden. Nach mehrfacher Überarbeitung wurde sie 1997 endgültig dem Senat vorgelegt, scheiterte jedoch am Widerstand der STATT-Partei. Auch Handelskammer und Verkehrsverbände lehnten die Planung ab. In der Verkehrsentwicklungsplanung wird die Entwicklung des Stadtverkehrs unbeeinflusst von der Verkehrspolitik (Trendprognose) und unter drei verkehrspolitischen Szenarien berechnet:*

Trendprognose:

Die Verkehrspolitik setzt keine neuen Akzente, der Straßenbau läuft im bisherigen – niedrigen – Umfang weiter.

⇒ **Zunahme**

des Straßenverkehrs 1990 - 2010 um 14 %

Szenario A:

Durch ordnungspolitische Maßnahmen und Einstellung des Straßenbaus wird der motorisierte Individualverkehr massiv gedrosselt, der ÖPNV wird massiv ausgebaut.

⇒ **Rückgang**

des Straßenverkehrs 1990 - 2010 um 6 %

Szenario B:

Durch Beibehaltung der bisherigen Rahmenbedingungen und Kostenbelastung sowie durch moderaten Straßenbau wird der Verkehr gefördert.

⇒ **Zunahme**

des Straßenverkehrs 1990 - 2010 um 15,5 %

Szenario C:

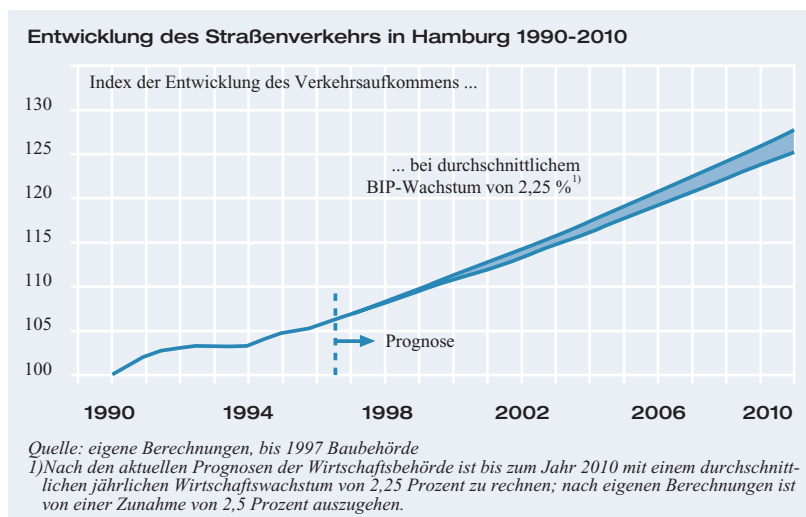
Durch ein im Vergleich zu Szenario A leicht modifiziertes Maßnahmenbündel zur Verkehrsverlagerung soll vor allem der Berufs- und Freizeitverkehr gedrosselt werden; dieses Szenario ist das Zielszenario der Baubehörde.

⇒ **Rückgang**

des Straßenverkehrs 1990 - 2010 um 3 %

Daß die Prognoserechnungen der Baubehörde unrealistisch sind, belegt schon die Tatsache, daß zwischen 1990 und 1997 das Verkehrsaufkommen in Hamburg um gut 7 Prozent gestiegen ist; damit lag es bereits um rund 50 Prozent über der Trendprognose. Bei Würdigung dieser Zahlen ist zudem zu berücksichtigen, daß die Wirtschaft in diesem Zeitraum nur moderat wuchs und sich der negative Konjunkturverlauf in der City zusätzlich verkehrsbegrenzend auswirkte. Die Diskrepanzen zwischen den Prognosewerten in der Verkehrsentwicklungsplanung und der tatsächlichen Entwicklung werden sich in der Zukunft noch weiter erhöhen, weil die Wirtschaftsentwicklung wieder deutlich an Schwung gewonnen hat. Die Prognosewerte des Zielszenarios wären nur noch zu realisieren, wenn man verkehrspolitisch eine Vollbremsung machen würde – und damit gleichzeitig die Wirtschaft zum Stillstand brächte.

Durch infrastrukturelle Großprojekte wie die Fahrrinnenanpassung der Elbe, Hafenerweiterung, Flughafen ausbau, Transrapid und Werks-erweiterung der DASA sind die Weichen für ein überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum Hamburgs in den nächsten Dekaden gestellt. So unterstellt die Wirtschaftsbehörde im Hafenentwicklungsplan 1997 zu Recht ein weiteres Wachstum des Containerumschlags um rund 50 Prozent bis zum



Jahr 2005. Ausgehend von einer solchen Wirtschaftsentwicklung und einem anforderungsgerechten Ausbau auch des städtischen Straßennetzes hat die Handelskammer eine eigene Prognose der Verkehrsentwicklung errechnet. Sie kommt auf der Basis der tatsächlichen Verkehrsentwicklung 1990 bis 1997 zu dem Ergebnis, daß – abhängig vom künftigen Konjunkturverlauf – das Verkehrsaufkommen im Prognosezeitraum (1990 - 2010) um bis zu 30 Prozent steigt, mithin doppelt so stark wie die von der Baubehörde errechnete Zunahme.

Basierend auf den 1990 auf diesen Straßenzügen ermittelten Werten führt bereits das durchschnittliche Verkehrswachstum von gut 25 Prozent, mit dem bei einem jährlichen Wirtschaftswachstum von 2,25 Prozent bis zum Jahr 2010 zu rechnen ist, zu einer Zunahme von jeweils mehr als 12.000 Fahrzeugen auf dem Ring 2 und 8.000 Fahrzeugen auf dem Ring 3, so daß sie werktäglich von etwa 57.000 bzw. mehr als 37.000 Fahrzeugen befahren werden. Die Nordtangente wird

Verkehrszahlen von werktäglich 55.000 Fahrzeugen aufweisen und die Autobahnen von bis zu 120.000 (A1) und streckenweise mehr als 170.000 (A7).

Bei Eintreten der höheren – gleichwohl vorsichtig berechneten – Wachstumsprognose der Handelskammer würde sich das künftige Verkehrsaufkommen noch einmal durchschnittlich um etwa 2,5 Prozentpunkte erhöhen.

Wegen der zu erwartenden überproportionalen Zunahme der Verkehre auf den Ringen ist für diese Straßenzüge sogar mit noch höheren Werten zu rechnen. Es liegt somit auf der Hand, daß ein anforderungsgerechter Ausbau der Infrastruktur unumgänglich ist, will man die damit verbundenen Wachstumschancen nicht gefährden.

Werktägliches Verkehrsaufkommen im Jahre 2010



Quelle: eigene Berechnungen

© HANDELSKAMMER HAMBURG

Position:

Der werktägliche Verkehr auf Hamburgs Straßen nahm in den vergangenen 20 Jahren in dem Maße zu, wie die Wirtschaft der Stadt wuchs. Ausgehend vom Jahr 1990 wird er in den 20 Jahren bis zum Jahr 2010 um weitere 30 Prozent angewachsen. Überdurchschnittlich wird der Verkehr weiterhin auf den Ringstraßen und Tangenten zunehmen. Anderslautende Prognosen der Baubehörde sind bereits heute von der Realität überholt, ihre Annahmen für das Jahr 2010 könnten nur noch durch massive Eingriffe in den Verkehrsfluß erreicht werden.

C. Straßenbau in Hamburg

1975 legte die Baubehörde umfangreiche »Untersuchungen zum Generalverkehrsplan Region Hamburg für das Gebiet der FHH« vor. Auf Grundlage eingehender Verkehrs- und Netzanalysen und Prognosen wurde hierin vorgeschlagen, das damals sich bereits abzeichnende Problem der Verkehrsüberlastung insbesondere in der Kernstadt dadurch zu lösen, daß die innere Stadt mit einem geschlossenen Tangentensystem umgeben wird. Damit wurde der traditionellen Philosophie eine Absage erteilt, der Hamburg ein ausgesprochen radial ausgerichtetes Straßennetz mit der Folge der Verkehrsüberlastung vor allem des Stadtkerns zu verdanken hat. Sie besagte, Hamburg müsse alle Verkehre – auch Transitverkehre – an sich binden, Umfahrungsmöglichkeiten der Stadt müßten deshalb verhindert werden.

Demgegenüber sah das neue Konzept vor, die innere Stadt mit einem geschlossenen Tangentensystem zu umgeben. Es setzte sich – wie aus der gegenüberstehenden Graphik ersichtlich – im wesentlichen zusammen aus:

- der A 7 (**Westtangente**),
- einer Verbindung des Autobahnkreuzes Hamburg Süd/Ost über den Horner Kreisel mit der A 7 nördlich von Fuhlsbüttel (**Osttangente**),
- einer **nördlichen Querspange** zwischen Groß Borstel und Eidelstedt und
- der Hafenrandautobahn (**südliche Querspange**).

Ergänzend plante das Umland einen nördlichen Tangentenring.

I. Straßenbau 1980-1997

Grundlegend für den Hamburger Straßenbau zwischen 1980 und 1997 wurde aber die 1979 vom Senat getroffene Entscheidung, das 1975 von der Baubehörde entwickelte Tangentenkonzept **nicht** umzusetzen. Dieser Senatsbeschluß¹⁾ bedeutete die Aufgabe der Osttangente – deren Finanzierung im Bundeshaushalt schon gesichert war – und der nördlichen Querspange. Die für die Osttangente planerisch reservierten Flächen wurden für anderweitige Nutzungen freigegeben.

Im Umland wurde der nördliche Tangentenring aufgegeben.

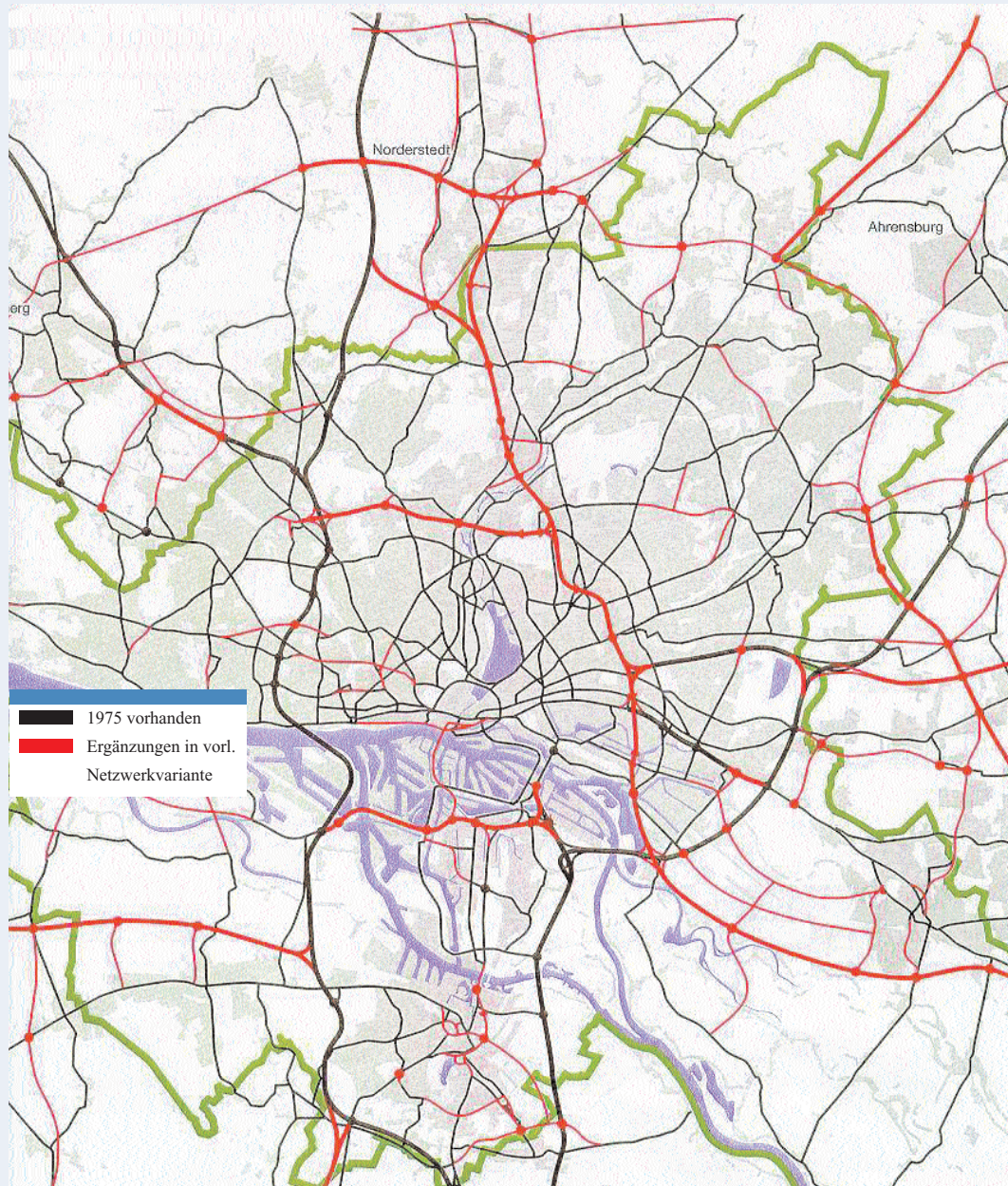
Ersetzt wurde das Konzept durch »punktuelle Ansätze« und »Teillösungen«. Der Senat sagte zu, die um die Kernstadt herum ermittelten dringenden Ausbaubedarfe (siehe Graphik Seite 76), die sich wie Perlen an der Schnur der aufgegebenen Tangenten aneinanderreihen, in befriedigender Weise zu lösen.

Umgesetzt hat der Senat seine Zusage in folgender Weise:

- a) im Bereich der Bundesfernstraßen
 - Bau der vierten Elbtunnelröhre (im Bau)
 - Bau der Ortsumgehung Fuhlsbüttel (im Bau)
 - Bau der Ortsumgehung Veddel als erster Teilabschnitt der Hafenrandautobahn (fertiggestellt 1990)
 - sechsstreifiger Ausbau der südlichen Umgehung Hamburg (A1) zwischen Autobahnkreuz Hamburg-Ost und Anschlußstelle HH-Billstedt (fertiggestellt 1989)

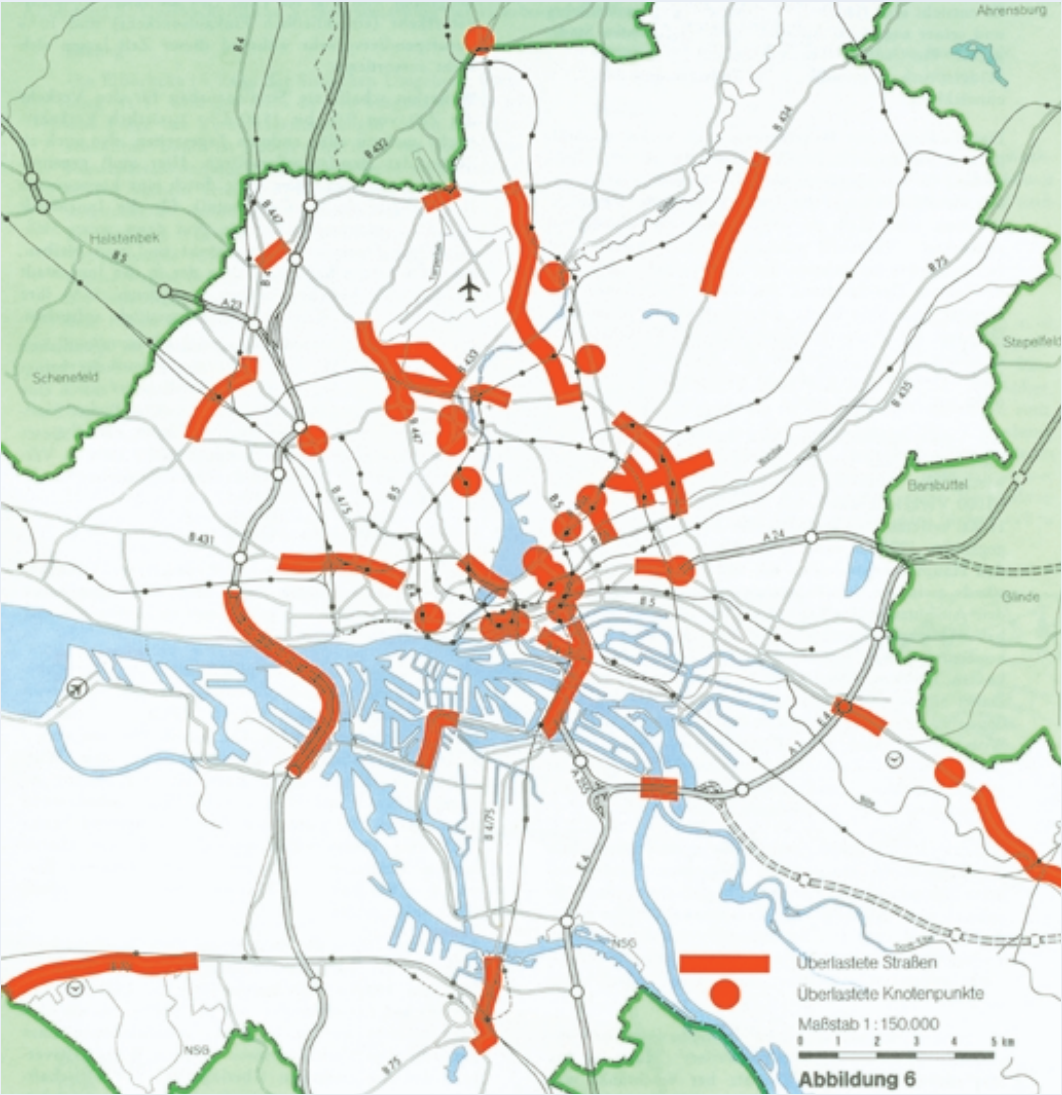
1) *Stadtentwicklungskonzept – beschlossen vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg am 30. September 1980, S. 46, Sp.1.*

Ausbaukonzept Straßennetz 1975



Quelle: Baubehörde Hamburg, 1975, Netzwerkvariante C 1

Schon 1979 ermittelte dringende Ausbaubedarfe



Quelle: Baubehörde, 1980

**Größere Einzelprojekte des Hamburger Straßenbaus 1979-1996¹⁾ gem. Einzelausweisungen in den Haushaltsplänen
(nur kapazitätserweiternde Maßnahmen; ohne Maßnahmen in der Baulast des Bundes)**

Projekt: Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen		Ausgaben in Mio. DM	Buchungszeiträume (wesentliche Summen)																	
			1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
1. Neubau Straßenverbindung Steilshooper Allee/Luisenhof	16,5																			
2. Ausbau Ring 3: Rugenbarg	5,6																			
3. Ausbau Großmannstraße	2,8																			
4. Ausbau Bramfelder Chaussee/ Saseler Chaussee einschließlich Umbau Kreuzung Bramfelder Ch./Berner Ch.	21,0																			
5. Ausbau mittlerer Straßenring Harburg Weusthoffstraße – Bremer Straße	3,4																			
6. Ausbau Cuxhavener Straße von Rehstieg bis An de Geest	16,2																			
7. Ausbau Ring 2: Alsenstraße	9,2																			
8. Neubau Südumgehung Bergedorf	12,2																			
9. Ausbau Friedrich-Ebert-Damm	16,2																			
10. Neubau Straßenüberführung Blohmstraße	11,3																			
11. Ausbau Stadtbahnstraße/Saseler Markt	2,3																			
12. Ausbau Hudtwalkerstraße/ Umbau Winterhuder Markt	9,2																			
13. Neu-/Ausbau Verbindungsstraße AS Harburg - Mitte	15,5																			
14. Ausbau Rüterstraße, Wandsbeker Zollstr., Ahrensburger Str. bis Tonndorfer Hauptstr.	24,0																			
15. Ausbau Volksparkstraße – Binsbarg- Farnhornstieg – Farnhornweg/ Schnackenburgallee bis BAB AS Volkspark	3,5																			
16. Neubau Verbindungsstraße zur BAB AS HH-Moorburg	14,2																			
17. Ausbau Hafenrandstraße	27,3																			
18. Umbau Eidelstedter Platz	4,0																			
19. Umbau Innenstadtring Harburg	15,9																			
20. Umbau Nedderfeld-Rosenbrook	7,6																			
21. Umbau Kreuzung Anckelmannplatz	11,5																			
22. Ausbau Plöner Str. – Leunastr. – Bornkampsweg	4,2																			
Ausgaben/Jahr			14,7	15,1	20,7	14,6	35,6	21,7	24,2	24,6	16,3	8,7	6,3	4,2	4,9	13,2	9,8	13,9	4,1	0,7

1) In jeweiligen Preisen, gerundet

b) im Hamburger Straßennetz

- Zwischen 1979 und 1996 hat die Hansestadt Hamburg eine Reihe größerer Einzelprojekte des Straßenbaus mit verkehrsverbesserndem Effekt in ihren Haushaltsplänen ausgewiesen (siehe Seite 77).

Nicht einmal die Hälfte der Maßnahmen kommt – wenn auch in sehr unterschiedlichen Graden – den überproportional gestiegenen Tangentialverkehren zugute.

Es handelt sich um folgende Aus- und Umbauten:

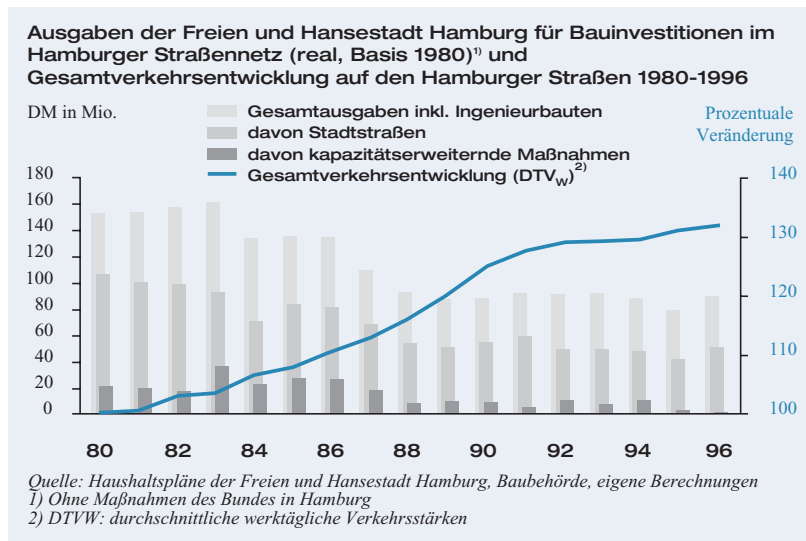
- Hudtwalckerstraße/Winterhuder Marktplatz
- Hafenrandstraße
- Nedderfeld/Rosenbrook
- Anckelmannplatz
- Alsenstraße
- Steilshooper Allee/Luisenhof
- Rugenbarg
- Stadtbahnstraße/Saseler Markt
- Farnhornweg-Binsberg-Volksparkstraße
- Eidelstedter Platz

Alle anderen aufgeführten Straßenneu-, -aus- oder -umbauten nördlich der Elbe betreffen das Radialnetz. Sie sind zwar notwendig und begrüßenswert, jedoch beseitigen sie weder die Engpässe in den bereits 1979 spürbar gewordenen Kernproblemzonen, noch tragen sie dazu bei, die Tangentialverbindungen zu verbessern.

Sind die von der Freien und Hansestadt Hamburg im Neu-, Aus- und Umbau von Straßen gesetzten Prioritäten schon fragwürdig, so ist der Umfang der Straßenbautätigkeit erst recht besorgniserregend für die Entwicklungsfähigkeit unserer Stadt. Etwa 75 % der zwischen 1979 und 1996 verbauten ca. 250 Mio. DM¹⁾ hat die Stadt

in der ersten Hälfte dieses Zeitraums investiert. Seitdem sind die Ausgaben für Straßenbau auf ein zukunftsgefährdend niedriges Niveau gesunken. Im Haushaltsplan 1996 wurden für größere Einzelprojekte lediglich etwa 700.000 DM für den Neu-, Aus- oder den Umbau Hamburger Stadtstraßen ausgewiesen. Das entspricht nicht einmal anderthalb Promille der Summe, mit der die Stadt im gleichen Jahr den öffentlichen Personennahverkehr subventioniert hat (500 Millionen DM). 1997 und 1998 umfaßt die Summe der im jeweiligen Haushaltsplan ausgewiesenen Beträge für größere Einzelprojekte im Straßenbau nur die Mittel für die Grundinstandsetzung der Brücke des 17. Juni. Kapazitätserweiternde Maßnahmen sind überhaupt nicht vorgesehen.

1) In realen Preisen, Stand 1980



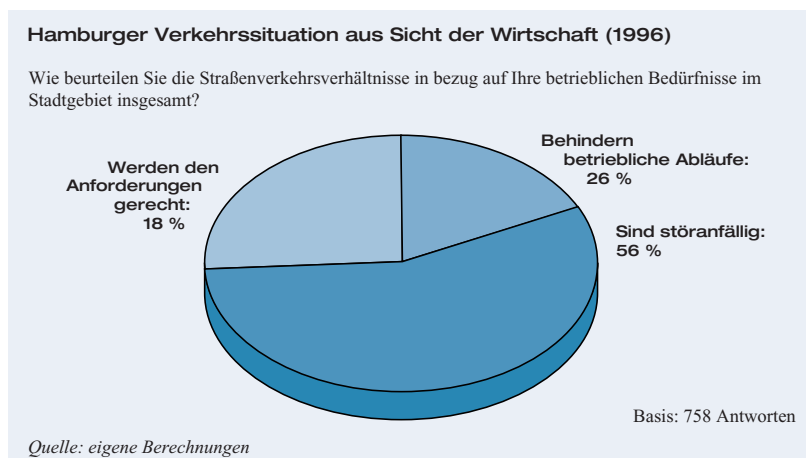
II. Auswirkungen der Hamburger Straßenbaupolitik

Folge der aufgezeigten Straßenbaupolitik ist es, daß die Hamburger Verkehrsinfrastruktur den Anforderungen der Unternehmen in unserer Stadt kaum noch gerecht wird. Bei einer repräsentativen Umfrage der Handelskammer Hamburg im Jahr 1996 gaben 82 Prozent an, die Straßenverhältnisse im Stadtgebiet insgesamt würden ihren Anforderungen nicht gerecht. Jeder vierte Betrieb fühlt sich durch die gesamtstädtischen Straßenverkehrsverhältnisse sogar in seinen betrieblichen Abläufen behindert. Mit 56 Prozent hält immer noch gut die Hälfte der Hamburger Unternehmen die gesamtstädtischen Straßenverkehrsverhältnisse für störanfällig. Lediglich 18 Prozent – also nicht einmal jedes fünfte Unternehmen – empfindet sie als anforderungsgerecht.

Dieses Ergebnis gewinnt noch an Prägnanz, wenn man es mit den Aussagen vergleicht, die die befragten Firmen über die Verkehrssituation

- im Umfeld ihres Standortes und
- in der überregionalen Anbindung des Standortes Hamburg

treffen:



Beide Bereiche werden mit 34 bzw. 37 Prozent positiven Nennungen deutlich besser beurteilt als die Situation im Stadtgebiet. Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß für die Hamburger Wirtschaft der Verkehrsfluß in der Stadt schon heute gravierende Probleme hervorruft, während die überregionalen Anbindungen und das unmittelbare Umfeld noch vergleichsweise günstig beurteilt werden.

Ein weiteres Kriterium für die Qualität des Straßennetzes sind die staubedingten Kosten für die Wirtschaft. Diese liegen je nach Untersuchungsmethode zwischen 111 Mio. DM¹⁾ und 250 Mio. DM²⁾ p.a. allein im Bereich des Güternahverkehrs. Für den gesamten Wirtschaftsverkehr ist von einem Mehrfachen dieser Kosten auszugehen. Staukosten sind Standortkosten; eine unzureichende Verkehrsabwicklung in der Stadt hat somit direkte negative Auswirkungen auf die Standortattraktivität für Unternehmen.

Erläuterung:

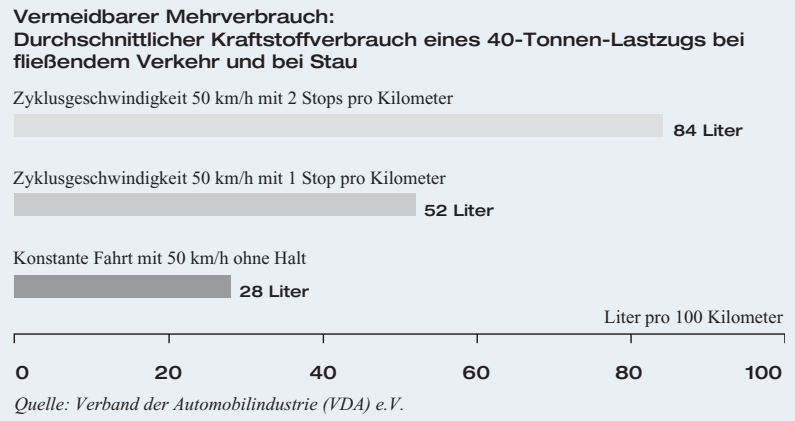
Als Staukosten werden die Kosten bezeichnet, die unmittelbar durch zeitliche Verzögerung infolge stockenden Verkehrsflusses entstehen. Hierzu gehören insbesondere Fahrzeugkosten, Personalkosten und Energiekosten. Mittelbare Kosten ergeben sich ferner durch Vergrößerung des Fuhrparks wegen höheren Zeitbedarfs für alle Umläufe sowie Vorhaltkosten für Lade-/Entladepersonal am Zielort.

Keine Berechnungen gibt es bislang für die Staukosten im Geschäftsbesorgungsverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr, sie dürften ebenfalls einen dreistelligen Millionenbetrag ausmachen.

Schließlich haben auch die Umwelt und die in Hamburg lebenden Menschen unter den Versäumnissen in der Straßenbaupolitik zu leiden. Nach Untersuchungen der Automobilindustrie erhöht sich der Kraftstoffver-

1) Maennig, Wolfgang; Marcel Sames; Kai Tullius, »Verkehrsstaus im urbanen Raum - Kosten und Lösungskonzepte am Beispiel Hamburgs«. In: Internationales Verkehrswesen, Jg. 49/11/97, S. 561.

2) Berechnung des Verbandes Straßengüterverkehr Hamburg e.V., 1997.



brauch und damit der Schadstoffausstoß im Stop-and-go-Verkehr überdurchschnittlich:

Eine flüssige Abwicklung des Straßenverkehrs ist somit die beste Voraussetzung, um die verkehrsbedingte Umweltbelastung zu minimieren.

Eine spürbare Verbesserung des Verkehrsflusses ist auch vom Einsatz effizienter Telematik-Systeme im Verkehr zu erwarten. Diese können vor allem dazu beitragen, daß Stausituationen früh erkannt und weit-räumig umfahren werden. Sie verursachen damit jedoch Umwege, die einen Mehrverbrauch und zusätzli-che Umweltbelastung auslösen, sind also im Vergleich zu einem anforderungsgerechten Ausbau der Infra-struktur immer nur die zweitbeste Lösung.

Die restriktive Straßenbaupolitik der vergangenen zwei Dekaden hat also zu erheblichen Beeinträchtigungen der hiesigen Wirtschaft, zu hohen Kostenbelastungen und zu zusätzlichen Umweltbelastungen geführt.

III. Straßenbauplanung der Freien und Hansestadt Hamburg

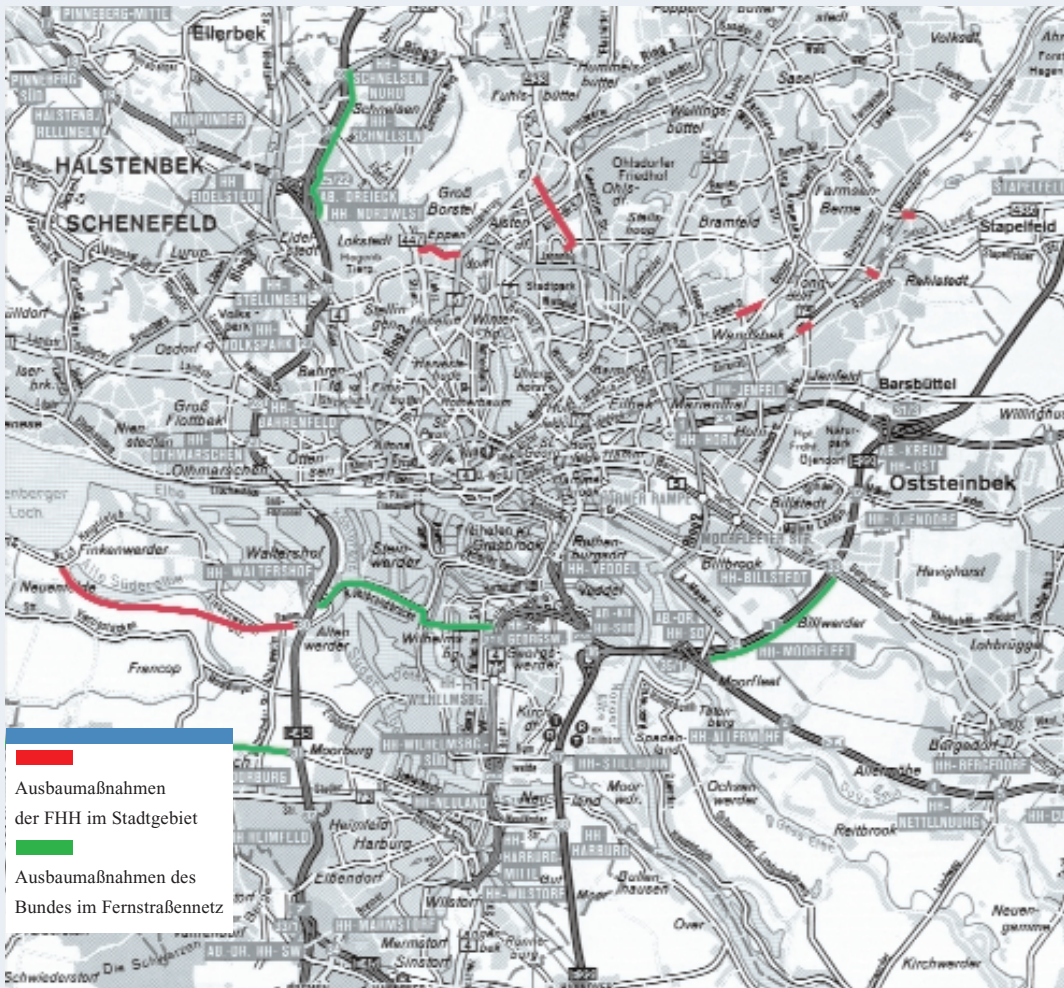
Mit der Erweiterung des Hafens, der Fahrrinnenanpas-sung der Elbe und dem Ausbau der Flugzeugindustrie, die in Hamburg einen ihrer europaweit größten Stand-orte hat, hat Hamburg alle Chancen, am ohnehin zu-nehmenden Wirtschaftswachstum überdurchschnittlich teilzuhaben. Dies wird für weiteres Verkehrswachstum auf unseren Straßen sorgen.

Wie begegnet die Freie und Hansestadt Hamburg die-ser Situation? Die Verkehrsentwicklungsplanung bis zum Jahr 2010 enthält in ihrem Zielszenario nur we-nige innerstädtische Straßenbauvorhaben.

Es handelt sich um:

- die Ortsumgehung Finkenwerder,
- den Ausbau der Sengelsmannstraße,
- den Bau des noch fehlenden Teilstücks des Friedrich-Ebert-Damms in Höhe Berner Heerweg,
- den vierspurigen Ausbau des Nedderfeldes und
- die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge in Wandsbek.

Straßenbauplanung in Hamburg bis 2010



Quelle: Baubehörde, 1997

© HANDELSKAMMER HAMBURG

Von diesen Maßnahmen entspricht nur der vierspurige Ausbau des Nedderfeldes dem Bedarf des überproportional wachsenden Tangentialverkehrs. Ansonsten wird in der Verkehrsentwicklungsplanung auf die Projekte des Bundesfernstraßenbaus in Hamburg verwiesen.

Es handelt sich hierbei um:

- den Bau der Hafenrandautobahn A252 in Fortführung der Ortsumgehung Veddel Richtung Waltershof
- Kapazitätserweiterungen der Autobahn A1 und der Autobahn A7 durch Ausbau auf sechs bzw. acht Spuren, die im Bundesverkehrswegeplan allerdings nur zum Teil als vordringlicher Bedarf ausgewiesen sind,
- den Bau der Autobahn A26 nach Stade.

Mit den bisher bekannten Planungen wird die Freie und Hansestadt Hamburg den steigenden Anforderungen gerade des überproportional wachsenden Ring-, Tangential- und ländergrenzenüberschreitenden Verkehrs in keiner Weise gerecht. Die 1979 angekündigten Ersatzmaßnahmen für die aufgegebene Tangentenplanung hat sie in höchst unzureichender Weise aufgegriffen und umgesetzt. Zudem hat sie mit dem Rückbau radial verlaufender Straßen – Beispiel Stresemannstraße und Grindelhof – die Leistungsfähigkeit des Hauptstraßennetzes spürbar verringert. Für die Zukunft überläßt sie Investitionen im Straßenbau – vor allem für Radial- und Tangentialverkehre – weitgehend dem Bund.

Position:

Die Baubehörde hat bereits 1975 die Schwachstellen des Hamburger Straßennetzes zutreffend analysiert und anforderungsgerechte Ausbauvorschläge entwickelt; aus politischen Motiven hat der Senat diese Pläne nicht realisiert. Entgegen früheren Zusagen und trotz kontinuierlich wachsender Verkehrsfrequenzen wurden die kapazitätserweiternden Straßenbaumaßnahmen immer weiter zurückgefahren. Dies hat zu einer Verkehrssituation geführt, die die Mehrzahl der Hamburger Unternehmen deutlich beeinträchtigt und hohe Staukosten verursacht. Gleichwohl plant die Baubehörde keine spürbaren Verbesserungen des Straßennetzes.

D. Vorschläge für die Weiterentwicklung des Hamburger Straßennetzes

Historisch bedingt verfügt Hamburg über ein konsequent radial aufgebautes Straßennetz, in dem alle Hauptverkehrsstraßen auf die City mit dem alten Teil des Hafens am Nordufer der Elbe zulaufen. Obwohl die Baubehörde die Schwächen dieses Netzes bereits 1975 aufzeigte, hat sich bis heute nichts Wesentliches verändert: Die Hauptverkehrsströme der Stadt quälen sich nach wie vor durch den Engpaß zwischen Binnenalster und Elbe hindurch. Um den Verkehrsfluß in der Stadt langfristig sicherzustellen, muß das Radialnetz durch leistungsfähige Ringe und Tangenten entlastet werden.

Der von der Baubehörde vorgelegte Entwurf einer Verkehrsentwicklungsplanung greift diesen Bedarf nicht auf. Der Umfang der bis zum Jahr 2010 geplanten Neu- und Ausbauvorhaben bei den Stadtstraßen ist inakzeptabel, er würde keine strukturelle Entlastung der Kapazitätsengpässe bewirken. Würde es hierbei bleiben, würde die chronische Überlastung des Hamburger Straßennetzes auf lange Zeit festgeschrieben. Damit würde der Senat der Wirtschaft sowie den Bürgern der Stadt dauerhaft vermeidbare Kosten aufbürden und Entwicklungschancen vertun.

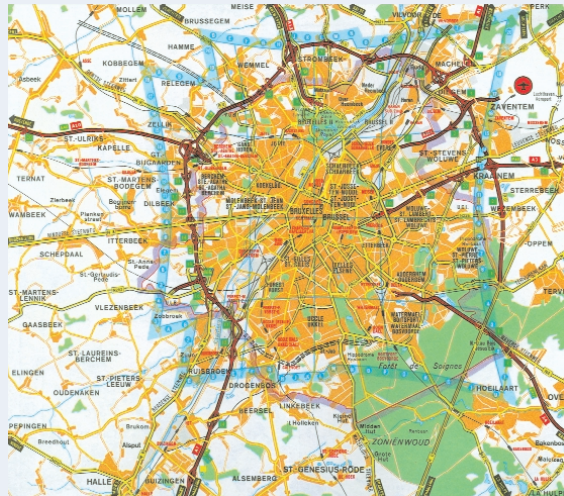
Hamburg braucht statt dessen einen Generalverkehrsplan, in dem der Ausbauzustand des städtischen Straßennetzes bis zum Jahre 2020 festgelegt wird. Diese zeitliche Perspektive ist wegen der umfassenden Ausbauanforderungen einerseits und der planungs- und finanziell bedingten Zeitbedarfe andererseits erforderlich. Leitgedanke für das Straßennetz 2020 muß es sein, die Innenstadt weitestgehend von Durchgangsverkehren zu entlasten. Hierdurch würde die City als Einkaufs-, Gastronomie- und Kulturzentrum wesentlich attraktiver

werden und zugleich die Hafen-City an die Innenstadt heranwachsen können. Um dieses zu erreichen, ist ein entschlossener Ausbau des Ringstraßensystems – insbesondere der Ringe 2 und 3 – und die Schaffung eines geschlossenen Autobahnringes um die Stadt herum erforderlich. Eine solchermaßen geschaffene Vernetzung der Stadtquartiere bei gleichzeitigem Rückgang der staubedingten Umweltbelastungen wäre Musterbeispiel einer Win-win-Strategie: Der Verkehrsfluß würde sich wesentlich verbessern, die Stadtentwicklung neue Chancen erhalten und die Umwelt nachhaltig entlastet.

Andere europäische Metropolen, die diese ja auch in Hamburg nicht neue Erkenntnis umgesetzt haben, machen mit dem Ringkonzept gute Erfahrungen. Ihre Innenstädte werden vom Durchgangsverkehr entlastet und die Stadtverkehre beschleunigt.

Städte, die über ein Ringsystem verfügen:

Brüssel



Rotterdam



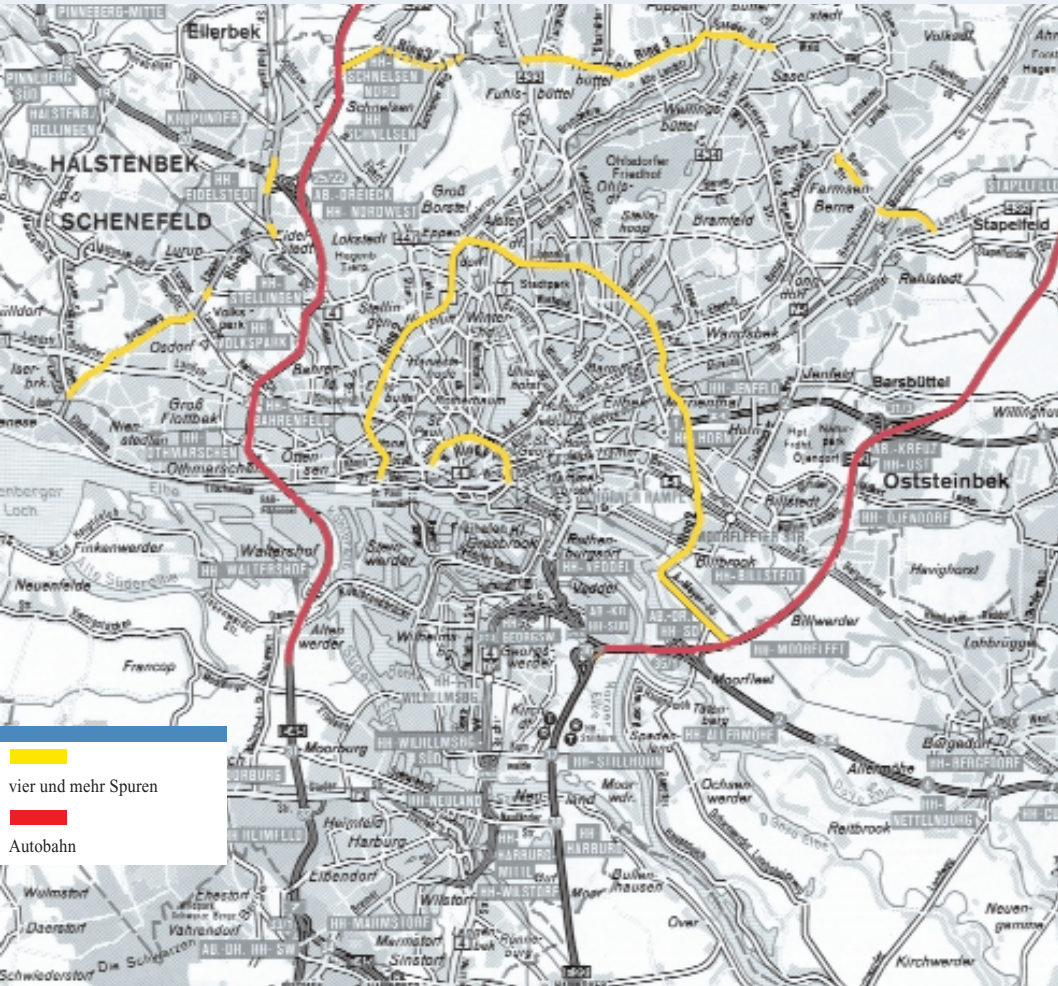
Mailand



Kopenhagen



Ausbauzustand der Hamburger Ringe (Ring 1, 2, 3) und Autobahnen



© HANDELSKAMMER HAMBURG

Demgegenüber verfügt Hamburg nicht über leistungsfähige Stadtringe:

Nördlich der Elbe verfügt Hamburg über drei als Ringe ausgewiesene Straßenzüge, die ihre Funktion in sehr unterschiedlicher Weise erfüllen:

Der Ring 1 um die Innenstadt herum ist ausreichend dimensioniert. Allerdings dient er in seinem nördlichen Teil als Traversale durch die Stadt, so daß er hier sehr stark belastet ist. Eine Stärkung tangentialer Verbindungen nördlich davon würde ihn zumindest von Verkehrszuwächsen entlasten.

Der Ring 2 um die Kernstadt herum ist zwar durchgängig vierstreifig ausgebaut, jedoch weist er in seinem östlichen Teil und an verschiedenen Verkehrsknotenpunkten zum Teil gravierende Schwächen auf.

Der Ring 3 ist derzeit nur ein Fragment. Er endet – von Westen kommend – an der Saseler Chaussee. Außerdem verläuft er über weite Strecken nur zweispurig, so daß er gegenwärtig kaum als attraktive Verkehrsverbindung betrachtet werden kann.

Ein Autobahnring ist nicht vorhanden. Autobahn-Umfahrungen gibt es im Verlauf der Bundesautobahnen A7 auf Hamburger Gebiet und der A1 zwischen den Kreuzen Hamburg-Ost und Hamburg-Süd. Erst durch die geplante, sie verbindende Hafenrandautobahn A252 entsteht eine Struktur, die in etwa einen Halb-Ring erahnen läßt. Durch ihn würden Ost-West-Verkehre im südlich der Elbe gelegenen Raum wesentlich erleichtert. Außerdem würde vor allem der Hafen von der besseren Anbindung an die nach Osten führenden Verkehrswege profitieren.

Mit Ausnahme des Rings 1 gibt es also überall Handlungsbedarf.

I. Ausbaubedarf im Ring 2

Die zentrale Funktion, die dem Ring 2 im Straßennetz zukommt, ist vor allem durch eine Kapazitätserhöhung an den Schnittstellen mit den Radialstraßen zu sichern. Der vierstreifige Ausbau ist grundsätzlich ausreichend. Im einzelnen sind folgende Maßnahmen erforderlich:

1. Schaffung einer weiteren Autobahnanschlußstelle zur Verknüpfung A24/Ring 2

Diese Maßnahme sorgt für eine direkte Verbindung zwischen Ring 2 und Autobahn A24/A1 in Horn. Dadurch steigt die Attraktivität des Ringes für den Verkehr, und die Belastung der heute als Autobahnzubringer benutzten Nebenstraßen sinkt: Zeitverluste durch Umweg- und Schleichfahrten durch Wohngebiete entfallen, und die Lebensqualität der Bewohner des betroffenen



Viertels steigt. Umsetzen ließe sich der neue Autobahnanschluß relativ leicht über Rampen analog zur Anschlußstelle Bahrenfeld der A7. Der Bau einer westlichen Abfahrt und einer östlichen Auffahrt wäre ausreichend.

2. Kapazitätsgerechte Anpassung der Kreuzung Wandsbeker Allee/ Wandsbeker Marktstraße

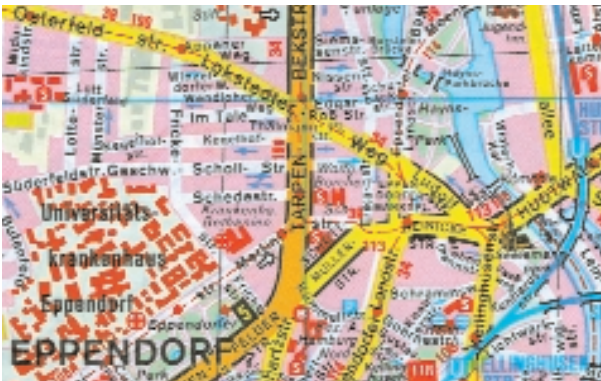
Das Zusammentreffen von Ring 2 und der mitten durch das Wandsbeker Zentrum führenden Bundesstraße 75 – einer stark befahrenen Radial- und Bezirkserschließungsstraße – führt zu permanenten Staus. Der Durchsatz liegt hier bei werktäglich 90.000 Fahrzeugen. Die Verkehrssituation und der fehlende Anschluß zur Bundesautobahn A24 sorgen dafür, daß Verkehre auf den



parallel zum Ring 2 verlaufenden Straßenzug Krausestraße - Brauhausstraße ausweichen. Nachhaltig entschärfen ließe sich die Verkehrssituation durch eine Aufhebung der niveaugleichen Kreuzung.

3. Kapazitätsgerechte Anpassung des Ernst-Thälmann-Platzes

An der Kreuzung Tarpenbekstraße/Lokstedter Weg treffen Ring 2 und Tangente Nord aufeinander. Mit einem werktäglichen Fahrzeugdurchsatz von 80.000 bis 90.000 Fahrzeugen ist sie sehr stark belastet. Auch hier



sollte der Verkehrsfluß durch eine niveaufreie Kreuzungsführung verbessert werden.

Darüber hinaus sollte für alle Hauptkreuzungen im Verlauf des Ringes 2 die Verkehrsbelastung analysiert und auf die Möglichkeit von Kapazitätserweiterungen hin untersucht werden. Eine Realisierung sollte in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung erfolgen

II. Ausbaubedarf im Ring 3

Für die immer stärker werdende Verflechtung mit den Nachbarorten in der Metropolregion Hamburg hat der Ring 3 eine besonders wichtige Verkehrsfunktion. Auch die Vernetzung der im äußeren Stadtbereich liegenden Quartiere ist ohne diesen Straßenzug nicht möglich, will man nicht erhebliche Umwege in Kauf nehmen. Deshalb ist ein durchgehend vierstreifiger Ausbau des Ringes 3 unverzichtbar. Im einzelnen sind folgende Maßnahmen erforderlich:

1. Schließung der Lücke zwischen Saseler Markt und Höltigbaum

Die Tangentialverkehre im Nordosten unserer Stadt stoßen auf eine für ihren Bedarf unzureichende Infrastruktur. Der größtenteils zweispurige Straßenzug zwischen Saseler Chaussee und Höltigbaum kann kaum als Teil eines Ringes angesehen werden, der er faktisch ist.



Damit er seiner Funktion gerecht werden kann, ist es daher unerlässlich, ihn in ganzer Länge vierstreifig auszubauen. Außerdem ist er über die Stadtgrenze hinaus bis zur schleswig-holsteinischen Kreisstraße K80 weiterzuführen und an die Bundesautobahnen A1 und A24 anzuschließen.

2. Ausbau des Krohnstiegs

Diese Straße trägt den Namen »Stieg« über lange Strecken zu Recht. Sie ist mit ihrer teilweise provinziellen Dimensionierung dem Verkehrsaufkommen nicht ausreichend gewachsen. Überdies befindet sie sich in einem schlechten Bauzustand.



Der Krohnstieg ist daher in seiner ganzen Länge vierstreifig auszubauen.

3. Nordwestlicher Abschnitt des Ringes 3

Ab Anschlußstelle Schnelsen-Nord benutzt der Ring 3 ebenfalls Straßenzüge, die nicht als »Ring« bezeichnet werden können. Erst ab Elbgaustraße Abzweig Farnhornweg ist der Ausbauzustand wieder anforderungsgerecht. Der nördliche Teil des Straßenzuges sollte nach dem



entbunden werden. Statt dessen sollte der Ring von der Ausfahrt Schnelsen-Nord bis Eidelstedt über die Bundesautobahn geführt werden. Von dort bis zum Abzweig Elbgaustraße/Farnhornweg sollte ein bedarfsge-rechter Ausbau auf vier Spuren erfolgen.

III. Ausbaubedarf auf der Tangente Nord

Zur Verkehrsentslastung der Hamburger Kernstadt ist auch dieser Straßenzug auszubauen. Wie der Ring 2 leidet seine Leistungsfähigkeit wesentlich unter dem nicht anforderungsgerechten Ausbau der großen Kreuzungen, deren werktägliche Belastung zum Teil bei mehr als 100.000 Fahrzeugen liegen dürfte. Konkret handelt es sich um folgende Verkehrsknotenpunkte:



Ausbau der Bundesautobahn A7 nördlich des Dreiecks Nord-West auf sechs Spuren von seiner Ring-Funktion

1. Kreuzung Volksparkstraße – Sportplatzring/ Kieler Straße

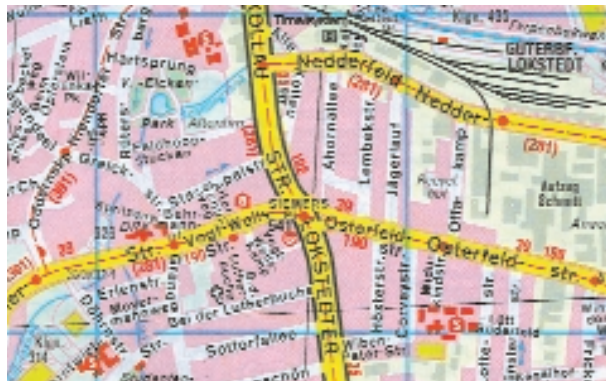
Diese Kreuzung gehört zu den am stärksten belasteten Verkehrsknotenpunkten in Hamburg. Die Tangente



Nord mündet in die Kieler Straße (B4/5) kurz vor der Anschlußstelle Stellingen der Bundesautobahn A7. Die werktägliche durchschnittliche Verkehrsstärke liegt bei über 100.000 Kraftfahrzeugen.

2. Siemersplatz

An diesem Platz kreuzt die Tangente Nord eine der am stärksten belasteten Radialstraßen: die Bundesstraße 447/



Kollastraße - Lokstedter Steindamm. Die werktägliche Verkehrsbelastung liegt bei gut 90.000 Fahrzeugen.

3. Kreuzung Winterhuder Weg – Lerchenfeld/ Hamburger Straße – Mundsbürger Damm

Dieser Verkehrsknoten, der mit werktäglich mehr als 100.000 Fahrzeugen belastet sein dürfte, erschwert den



Verkehrsfluß noch zusätzlich durch eine komplizierte Wegführung in nördlicher Richtung.

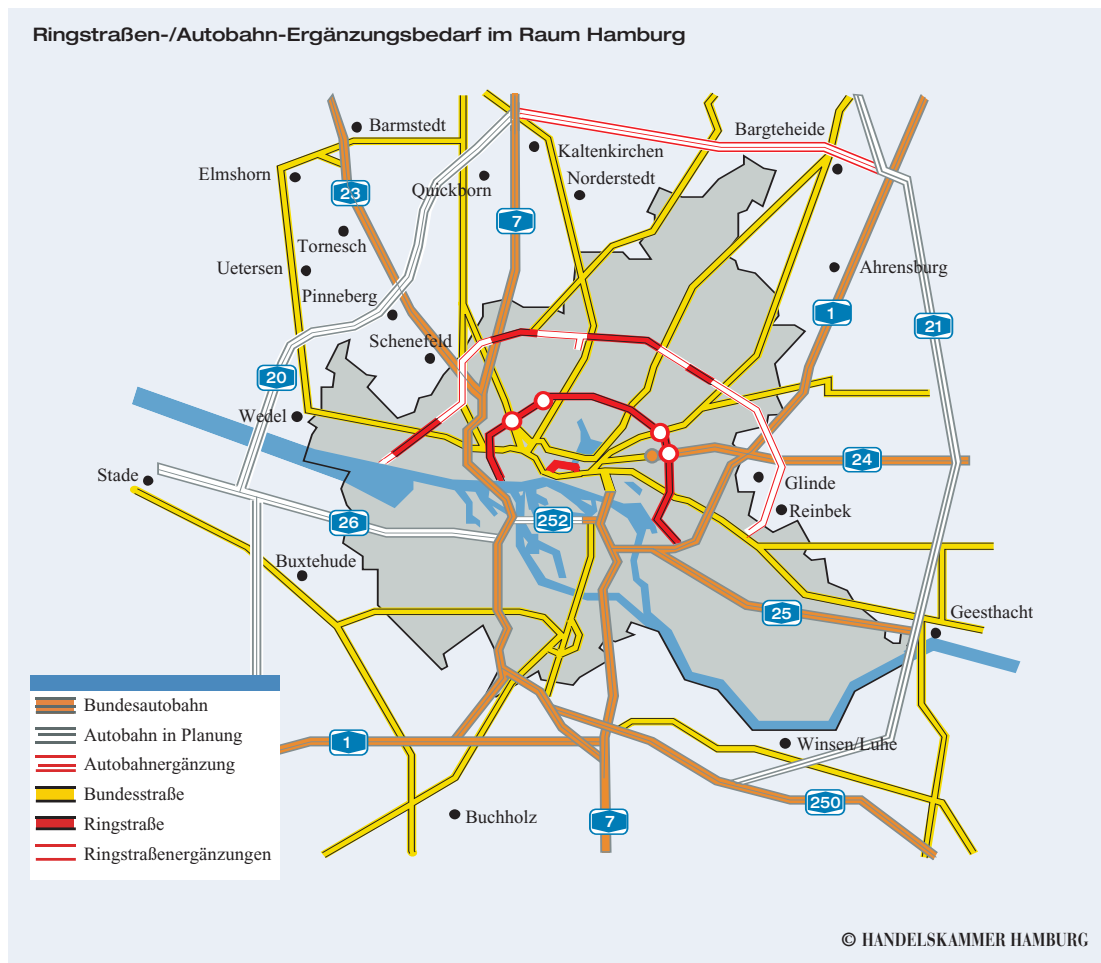
Die Leistungsfähigkeit der Tangente Nord könnte erheblich gesteigert werden, wenn diese drei Verkehrsknoten anforderungsgerecht ertüchtigt würden. In allen drei Fällen sollte eine niveaufreie Kreuzungsführung angestrebt werden.

Jede einzelne der vorstehend aufgezählten Maßnahmen stärkt den Ring- und Tangentialverkehr. In ihrer Summe sorgen sie dafür, daß die Ringe und Tangentialverbindungen zumindest in der Zeit des dominierenden Wirtschaftsverkehrs (9.00-15.00 Uhr) einen Ausbauzustand besitzen, der einen flüssigen Verkehrsablauf garantiert. Damit rücken sie in das Bewußtsein der Wirtschaft und der privaten Autofahrer als leistungsfähige Umfahrmöglichkeiten der Kernstadt. Gleichwohl sind sie nur eine exemplarische Aufzählung besonderer Brennpunkte. Ob und inwieweit auch noch andere Kreuzungen verändert werden müssen, ist vom Ergebnis ausführlicher Verkehrsuntersuchungen abhängig zu machen.

IV. Vervollständigung eines stadtnahen Autobahnringes

Neben der Entlastung der Innenstadt durch den Ring 1 und der Kernstadt durch die Ringe 2 und 3 braucht Hamburg jedoch auch einen Ring, der überregionale Verkehre, die unsere Stadt weder als Ursprung noch zum Ziel haben, weiträumig um sie herumleitet. Ein stadtnaher Autobahnring beschleunigt nicht nur die Verkehre, die Hamburg passieren. Er schafft auch Raum für die Fahrzeuge, die von unserer Stadt aus starten bzw. in sie hineinfahren.

Ein solcher Autobahnring ist im Bundesverkehrswegeplan zum größten Teil bereits vorgesehen: Mit dem Ausbau der B404 zur A21 erhält Hamburg im Osten eine Tangente von der Bundesautobahn A1 bei Bargteheide über die Bundesautobahn A24, Elbquerung bei Geesthacht und die Bundesautobahn A250 bis zur Bundesautobahn A7.



Nördlich und westlich bietet die projektierte Bundesautobahn A20 künftig die Möglichkeit, Hamburg weiträumig zu umfahren. Für die Elbquerung im Zuge der A20 liegt eine verkehrswissenschaftliche Untersuchung vor, die eine Untertunnelung der Elbe zwischen Hetlingen und Grünendeich empfiehlt. Verbunden würden die beiden Tangenten im Süden durch die bereits bestehende Bundesautobahn A1. Nach Realisierung der A252 (Hafenquerspange) wäre auch die dringend erforderliche stadtnahe Verbindung südlich der Elbe geschaffen. Ihr kommt größte Bedeutung nicht nur für eine bessere

Ost-West-Verbindung im Süden Hamburgs, sondern für die Entwicklung unserer gesamten Stadt zu.

Damit fehlt in den Plänen zur Autobahnumfahrung Hamburgs lediglich der nördliche Teil des Tangentenvierecks, der vom Autobahnkreuz A1/A21 im Osten zur Anschlußstelle Kaltenkirchen der A7 läuft. Wegen der wesentlich höheren Entlastungswirkung für das Hamburger Straßenverkehrsnetz ist dieser Trasse gegenüber dem weiter nördlich verlaufenden Trassenabschnitt der A20 Priorität einzuräumen.

V. Sonstige Infrastrukturmaßnahmen

Die grundsätzliche Entscheidung für ein leistungsfähiges Ringsystem darf nicht den Blick verstellen für die außerhalb dieser Straßenzüge liegenden Problembereiche, in denen ebenfalls dringender Ausbaubedarf gegeben ist:

1. Ortsumgehung Finkenwerder

Die gegenwärtige Situation, daß eine der größten Produktionsstätten für Flugzeuge in Europa über eine enge zweispurige Straße erschlossen wird, die gleichzeitig auch noch Transitverkehre mit dem südwestlichen Umland Hamburgs abwickelt, ist ein unhaltbarer Zustand,

unter dem Wirtschaft und Bewohner Finkenwerders gleichermaßen leiden. Die bereits seit 1980 laufende Planung für die Ortsumgehung dieses Stadtteils ist daher unverzüglich abzuschließen, damit zum frühestmöglichen Zeitpunkt mit dem Bau begonnen werden kann.

2. Vierspuriger Ausbau des Nedderfeld

Das Nedderfeld ist eine stark befahrene Entlastungsstraße der Nordtangente. Neben den Transitverkehren sind die an ihr anliegenden Unternehmen Ursprung und Ziel von starken Kunden- und Lieferverkehren. Dieser doppelten Belastung ist die Straße in ihrem gegenwärtigen Zustand nicht gewachsen. Ihr Ausbau auf vier Spuren ist mit Nachdruck voranzutreiben.



Bei den radial verlaufenden Straßen sind vorrangig folgende Engpässe zu beheben:

3. Östlicher Teil des Friedrich-Ebert-Damms

Die begrüßenswerten Planungen zu diesem Straßenabschnitt sind mit Nachdruck voranzutreiben. Die Vorstellungen des Bezirks, die Walddörferstraße mit einer



Kehre vom Friedrich-Ebert-Damm abzubinden, sind jedoch geeignet, den Verkehrsfluß in diesem Bereich der Stadt nachhaltig zu beeinträchtigen. Diesem Bestreben ist entschieden entgegenzutreten.

4. Stresemannstraße

Die Stresemannstraße ist eine der wichtigsten Verbindungen zwischen der Innenstadt und der Bundesautobahn A7. Entsprechend dicht ist der auf ihr abgewinkelte Verkehr. Die 1991 erfolgte Abmarkierung von Busspuren zwischen dem Holstenplatz und dem Pferdemarkt hat dafür gesorgt, daß die Hälfte des zur Verfügung ste-



henden Straßenraums zu maximal 5 Prozent genutzt wird, während die Belastung der anderen Hälfte die Kapazität der Straße permanent überschreitet. Auch die erhoffte Senkung der Unfallzahlen ist nicht eingetreten.

Anschaulich stellt sich die Überlastung der Straße demjenigen dar, der den täglichen Stau erlebt.

Vor dem Hintergrund, daß der landesgrenzenüberschreitende Verkehr derjenige ist, der am stärksten wächst, ist es die Aufgabe der Stadt, die Zuwege zu den grenzüberschreitenden Straßen – namentlich den Bundesautobahnen – offenzuhalten. Deshalb ist die Wiederherstellung des alten Zustands eine vordringliche – und kostengünstige – Aufgabe der Freien und Hansestadt Hamburg.

VI. Flankierende Maßnahmen

- Um durch die Straßenringe 2 und 3 die mögliche Entlastung der Kernstadt auch tatsächlich zu erreichen, bedarf es einer viel deutlicheren Einbeziehung in das Wegweisungssystem der Stadt. Es müssen einerseits die Wegweiser in Stadtteile, die zweckmäßigerweise über die Ringe angefahren werden, mit dem jeweiligen Ringsymbol gekennzeichnet werden. Andererseits muß die Streckenführung auf den Ringen mit deutlich lesbaren Hinweistafeln gekennzeichnet werden. Die derzeitige Wegweisung ist in jeder Hinsicht unzureichend.
- Auf den Ringen wie auf den Hauptausfallstraßen sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit wieder auf 60 km/h heraufgesetzt werden. Auf diese Weise ließe sich der Verkehrsdurchsatz außerhalb der Stoßzeiten erhöhen; die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der betreffenden Straßen stiege, so daß nachrangige Straßen entlastet würden.



- Ergänzen sollte die Freie und Hansestadt Hamburg diese Maßnahmen durch eine grundsätzliche Überarbeitung der Ampelschaltungen, die insbesondere den Verkehrsfluß auf den ausgebauten Ringen optimiert. Durch häufiges Anhalten vor roten Ampeln erhöht sich nicht nur die Fahrtzeit, auch Energieverbrauch und Umweltbelastung steigen signifikant an.
- Um die erhebliche Belastung der Straßen durch Parksuchverkehre im Umfeld hochverdichteter Wohnquartiere zu reduzieren und dem gestiegenen Kfz-Bestand Rechnung zu tragen, ist ein deutlicher Ausbau des Stellplatzangebots erforderlich. Besonders stadtentwicklungsgerecht ist das von der Kammer entwickelte Konzept der Quartiersgaragen.
- Um mögliche Belastungen der Wohnbevölkerung durch Verkehrslärm insbesondere der Ringe und Ausfallstraßen zu vermindern, sollte die Freie und Hansestadt Hamburg die Zweckentfremdungsverordnung für Wohnraum entlang dieser Straßenzüge aufheben. Dies hätte zur Folge, daß die angrenzenden

Gebäude lärmunempfindlichen Wirtschaftsnutzungen offenstünden und der Anteil der lärmempfindlichen Wohnnutzung schrittweise zurückginge.

- Außerdem ist anzuraten, langfristig jede sich bietende Gelegenheit wahrzunehmen, um die Randbebauung der in Frage stehenden Straßenzüge so umzustrukturieren, daß die Lärmbelastung für die Betroffenen zurückgeht.

Zu warnen ist jedoch vor der Vorstellung, die hier vorgestellten, ergänzenden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Hamburg würden allein ausreichen, um dieses Ziel zu erreichen. Will sich Hamburg weiterhin dynamisch entwickeln, so muß es vor allem die vorgestellten Infrastrukturmaßnahmen in Angriff nehmen.

Position:

Hamburg braucht ein neues Konzept für den Straßenbau und dessen entschlossene Realisierung. Durch deutliche Kapazitätserhöhungen auf den Ringen 2 und 3 und die Schaffung eines stadtnahen Autobahnringes müssen die städtischen Quartiere so vernetzt werden, daß die City von Transitverkehren befreit wird. Der punktuelle Ausbau anderer Engpässe flankiert dieses Konzept. Der Senat ist aufgefordert, dieses in einem Generalverkehrsplan für den Zeitraum 2000 - 2020 festzuschreiben und im Rahmen verbindlicher 5-Jahrespläne umzusetzen.

E. Fazit

Hamburg ist traditionell eine Stadt, die davon lebt, Verkehre auf sich zu ziehen. Dank der Gunst der geographischen Lage am seeschifftiefen Wasser ist sie seit jeher die Verkehrsdrehscheibe Nordeuropas. In einer Zeit, in der durch intensive Arbeitsteilung, weltweiten Warenaustausch und wachsende Mobilitätswünsche der Transport von Gütern und Personen eine immer höhere Bedeutung bekommt, reicht es jedoch nicht aus, sich auf seine erfolgreiche Geschichte zu beschränken, zumal gravierende Mängel im Straßennetz heute bereits offenkundig sind.

Der Senat hat bereits Mitte der siebziger Jahre erkannt, wo die Schwachstellen im Hamburger Straßennetz liegen und wie diese zu beseitigen sind. Er hat jedoch versäumt, die erforderlichen Maßnahmen zu realisieren. Durch einen beispielhaften Ausbau des ÖPNV und durch die Optimierung des Verkehrsflusses auf dem vorhandenen Netz konnte der Verkehrskollaps bis heute verhindert werden. Gleichwohl sind die achtziger und neunziger Jahre als zwei verlorene Jahrzehnte für den Straßenbau zu beklagen. Würden nur die schon bekannten Pläne des Senats realisiert, käme ein drittes hinzu.

Es ist nun höchste Zeit, gegenzusteuern. Bis zum Jahre 2010 muß sich Hamburg – ausgehend vom Niveau 1990 – auf eine weitere Zunahme des Straßenverkehrs um bis zu 30 Prozent einstellen, wenn die sich durch andere wichtige Infrastrukturmaßnahmen ergebenden wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten genutzt werden. Dieser Zuwachs ist auf dem bestehenden Straßennetz nicht mehr zu verkraften, auch bei Ausschöpfung aller Verlagerungsmöglichkeiten. Vielmehr ist eine deutliche Kapazitätserweiterung im Straßennetz erforderlich. Der Ausbau des Hamburger Stra-

ßennetzes muß jedoch nach einem neuen Verkehrskonzept erfolgen, das den Durchgangsverkehr weitgehend aus der Innenstadt heraushält. Erforderlich ist ein anforderungsgerechter Ausbau der Straßenringe 2 und 3 und die Anlage eines stadtnahen Autobahnringes. Ferner sind der Ausbau der Tangente Nord und Verbesserungen an besonderen Schwachstellen im bestehenden Netz unverzichtbar.

Alle erforderlichen Ausbaumaßnahmen sind in einem Generalverkehrsplan 2020 zusammenzufassen, der bis zum Ende dieses Jahrzehnts zu verabschieden ist. Auf dieser Basis sind dann verbindliche Fünfjahrespläne aufzustellen, deren Finanzierung aus dem Haushalt der Stadt sicherzustellen ist. Nur ein solches Vorgehen schafft die Unabhängigkeit von aktuellen politischen Entwicklungen und gibt den hier ansässigen Unternehmen die erforderliche Planungssicherheit.

Hamburg hat zu Beginn des neuen Jahrhunderts durch eine Reihe wichtiger Entscheidungen – vom Hafenausbau über den Luftfahrtstandort bis hin zur Hafen-City – eine historische Chance, zum Motor einer überaus dynamischen Entwicklung der gesamten norddeutschen Region zu werden. Dies wird nicht gelingen, wenn der Senat den damit verbundenen Verkehrszuwächsen keinen Raum gibt. Die Wirtschaft und die hier lebenden Menschen haben einen Anspruch auf eine solch dynamische Entwicklung, Hamburg braucht deshalb eine Renaissance des Straßenbaus.