



Klima-Talk „Klimafreundlich mobil“ für Harburgs Zukunft am Donnerstag, den 10.09.2020

Der **Klima-Talk „Klimafreundlich mobil“** innerhalb des integrierten Klimaschutzkonzepts Harburg zum Thema Mobilität fand am 10. September 2020 unter Corona-konformen Abstands- und Hygieneregeln und mit einer begrenzten Teilnehmerzahl statt.

Bezirksamtsleiterin Harburg, Sophie Fredenhagen, begrüßte die ca. 35 Fachexpertinnen und -experten. Neben VerwaltungsmitarbeiterInnen und BezirkspolitikerInnen waren insbesondere Mobilitätsdienstleister der öffentlichen Verkehrsmittel sowie von Sharing-Angeboten sowie einige Vertreter des Wirtschaftsvereins Harburg vor Ort anwesend.

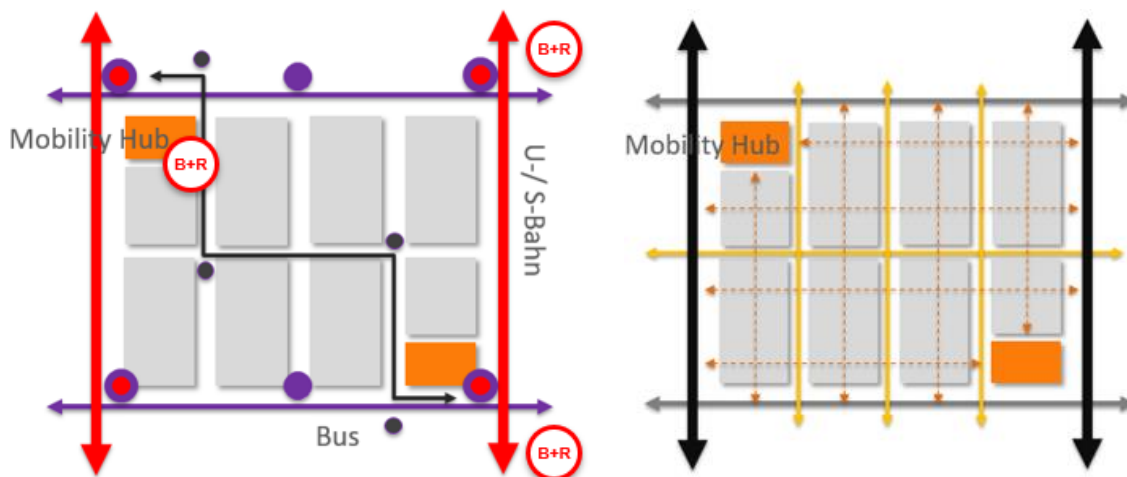
Jan Gerbitz von der **ZEBAU GmbH**, Leiter des Projektteams, hat in die Thematik eingeführt und den Hintergrund des Harburger Klimaschutzkonzeptes sowie eine kurze Einführung zur Hamburger Verkehrssituation mit den Zahlen zum städtischen und bezirklichen Modal Split und den Zielen des Hamburger Klimaplanes gegeben.

Daran anknüpfend hat **Heiko Stolzenburg, Fachamtsleiter Stadt- und Landschaftsplanung des Bezirksamtes Harburg**, Impulse für eine klimafreundliche Mobilität gegeben. Ausgehend von der derzeitigen Situation des fließenden und oftmals ruhenden Verkehrs in den Wohnquartieren stellen sich Herausforderungen für die „Stadt von Morgen im Bereich der Stadtentwicklung und im Bereich der Mobilitätsplanung.

Ziel bis 2030 ist ein Anteil des ÖPNV von 30% und des Fahrradverkehrs von 25%.

Mit dem Bau der A26 ergeben sich Potenziale der Transformation der Magistralen und der Entlastung vom Durchgangsverkehr. Weiterer „Game Changer“ ist die Kapazitätsausweitung des ÖPNV durch den „Hamburg-Takt“ und den Ausbau der Schienenverbindungen. Zur Steigerung des Radverkehrsanteils tragen die Velorouten und Verbesserung der lokalen Anbindung an den ÖPNV bei.

Sowohl im Neubau wie im Fischbeker Reethen als auch im Bestand liegen Chancen für autoarme, nachhaltige Wohnquartiere für eine klimagerechte, lebenswerte, gesunde Stadt, innerhalb derer eine gute Erreichbarkeit essenziell ist. Spur- und Parkplatzreduktion, Zufahrtsbeschränkungen, Parkraumbewirtschaftung sowie Mobility Hubs, Quartiersgaragen und Carsharing sind hierfür geeignete Maßnahmen. Zusätzlich sind durch den Rückbau von Straßen zu Gunsten von Freiflächen, neue Baumstandorte und Grün sowie ein „Aufbrechen“ versiegelter Flächen möglich.



Prinzipien eines autoarmen, vernetzten und durchlässigen Quartiers (Quelle: Heiko Stolzenburg / H/SSL)

Dirk Thamm vom HVV hat daran anschließend einen Überblick über die schienengebundene Erreichbarkeit im Bezirk gegeben. Schwerpunkte waren die Trassenverfügbarkeit des Regionalverkehrs, Kapazitätssteigerungen der S-Bahn bis zu möglichen weiteren Schnellbahnanbindungen. Die Ausgangslage im Regionalverkehr zeichnet sich aus durch

- ▶ keine/geringe Kapazitätsreserven auf den Strecken von/nach Harburg (Lüneburg/Tostedt)
- ▶ komplexe Betriebsführung (u.a. nutzen SPNV, GV, FV dieselben Gleise)
- ▶ Konflikte zwischen RE 5 und Güterverkehr am Bahnhof Harburg
- ▶ Kapazitätsprobleme im Hamburger Hauptbahnhof (Zughaltepunkte, Personenströme)

Diese Situation wird zukünftig noch verschärfen durch eine gewünschte Ausweitung des Zugverkehrs sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr sowie unterschiedliche Baumaßnahmen.

Diskutierte Lösungsansätze sind zurzeit unterschiedliche Projekte zum Ausbau der Infrastruktur, eine Verlängerung der Züge mit teilweise notwendigen Bahnsteigverlängerungen im Umland und betrieb- und bauliche Maßnahmen am Hbf und eine Durchbindung der Züge am Hamburger Hauptbahnhof.

Im Bereich der S-Bahn sind die Langzüge der S3 in der Spitzenstunde ausgelastet. Abweichungen vom Regelbetrieb führen durch hohe Auslastung der Züge schnell zu Problemen. Kapazitätsausweitungen in den Hauptverkehrszeiten sind derzeit nicht möglich.

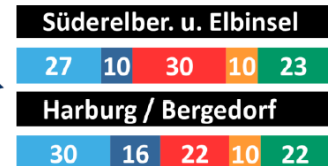
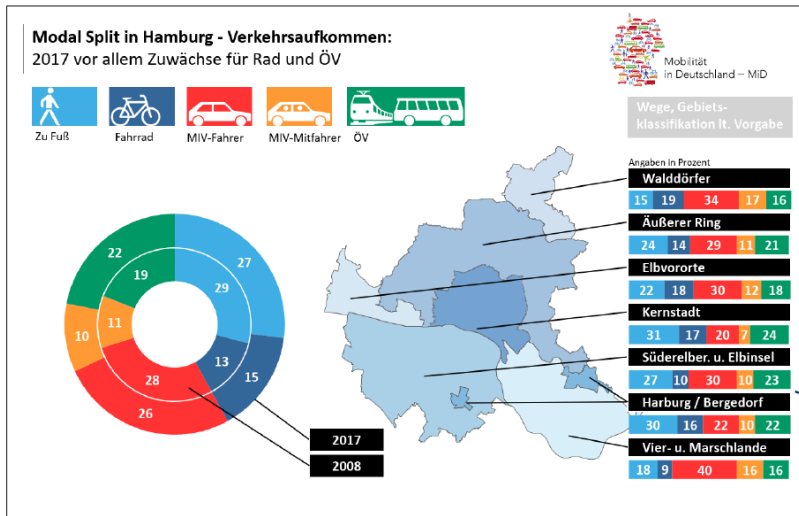
Als kurz- bis mittelfristige Lösungen sieht er

- ▶ Zusätzliche S32 Harburg Rathaus – Altona mit einer Kapazitätssteigerung um ca. 30%, für deren Betrieb die Fahrzeuge bereits bestellt wurden und wofür weitere Infrastrukturanpassungen notwendig sind,
- ▶ Umbauten am Bahnhof Altona, die den Einsatz von Langzügen auf der S31 ermöglichen

Auch eine Verlängerung der U4 wurde angesprochen, welche jedoch keinen Ersatz oder gleichwertige Ergänzung der S-Bahn darstellt, sondern wegen der kürzeren Haltestellenabstände eher als Entlastung des Busverkehrs zu sehen ist. Auch sind hier aus Gründen der Förderrichtlinien des Bundes städtebauliche Verdichtungen gefordert.

An einem langfristigen Ziel einer zweiten Elbquerung im Westen sollte trotzdem festgehalten werden.

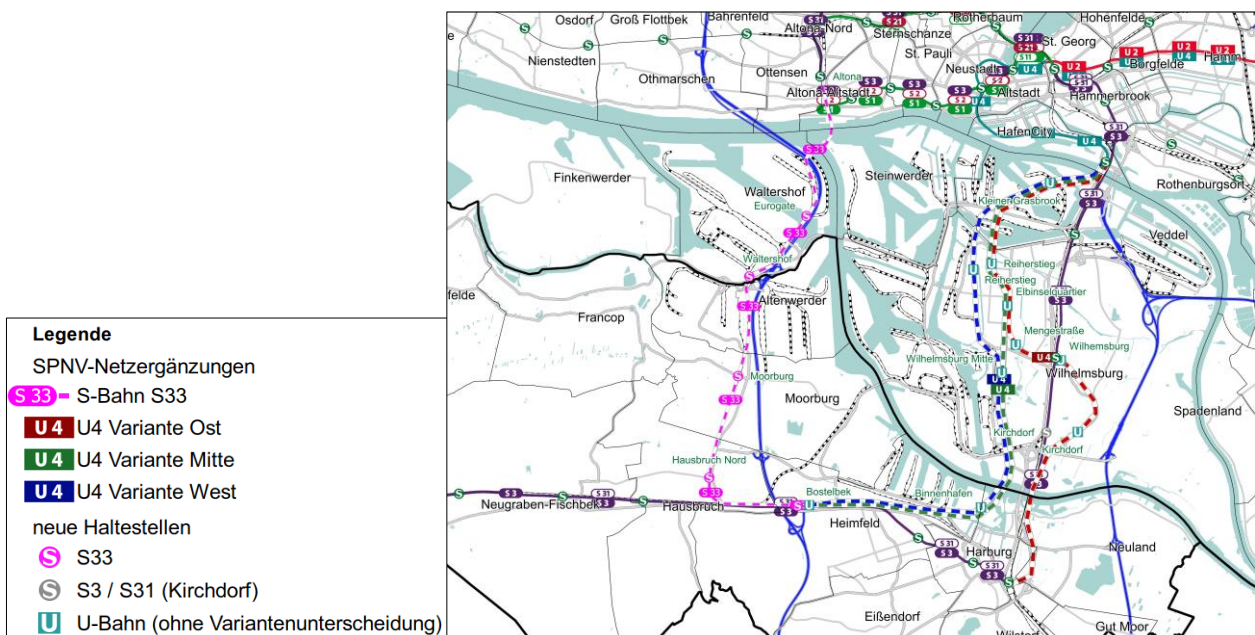
Um Maßnahmenbausteine für die Mobilität im Bezirk zu definieren, wurden unterschiedlichste Verkehrs- und Mobilitätsanalysen von **Dr. Michael Großmann vom Projektpartner SBI** erstellt und diese gemeinsamen mit möglichen Maßnahmenbausteinen vorgestellt.



Modal Split der Stadt Hamburg
(Quelle: Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, MiD2017 Zentrale Ergebnisse für Stadt Hamburg, Mai 2019)

Hierzu zählen u.a.:

- ▶ eine Ergänzung der Schienenanbindung durch eine Verlängerung der U4 (Varianten über Reiherstieg oder Kirchdorf) und eine neue westliche S-Bahn-Verbindung
- ▶ ein Rückbau der B 73
- ▶ der Ausbau des Radverkehrs durch Neubau und Sanierung der Radwege, Ausbau des StadtRAD-Systems und der Abstellmöglichkeiten an (Bus-)Haltestellen
- ▶ der Ausbau von intermodalen Mobilitätspunkten und des Carsharings
- ▶ der Bau von Quartiersgaragen und Mobility-Hubs an unterschiedlichen Standorten und
- ▶ der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität



Potenzielle weitere Schnellbahnanbindungen des Bezirkes Harburg
(Quelle: SBI auf Grundlage Openstreetmap-Mitwirkende, S/U-Bahn-Linien im Bestand: Hamburger Verkehrsverbund GmbH)

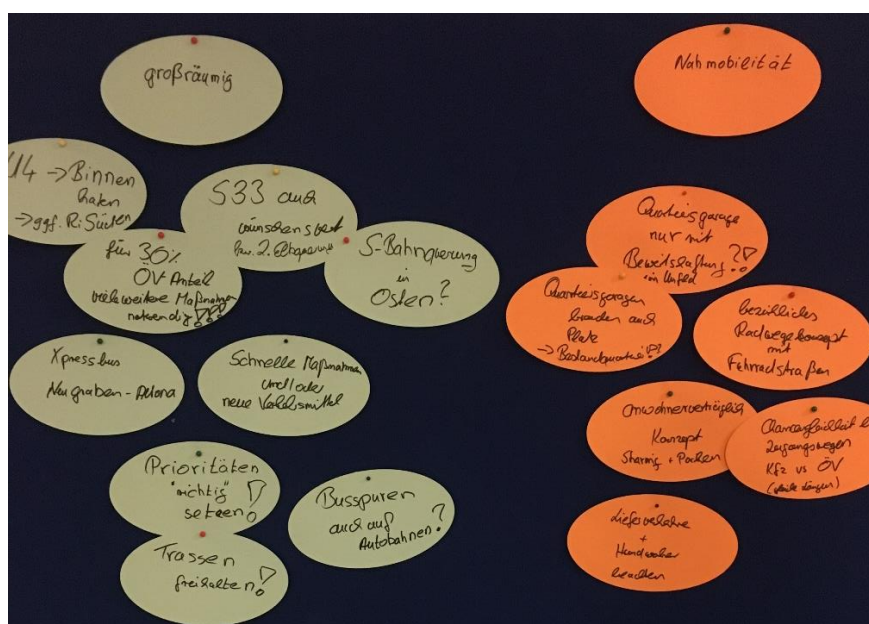
Auf Grundlage der Analysen wurden die Themen der „**großräumigen Vernetzung**“ sowie der „**Quartiers- und Nahmobilität**“ diskutiert. Diskussionsbeiträge waren u.a.

Großräumige Vernetzung: Braucht Harburg eine weitere Schnellbahnanbindung?

- ▶ Von den meisten Anwesenden wird eine (begrenzte) Kapazitätsausweitung der bestehenden Schnellbahnanbindung als nicht ausreichend angesehen, so dass langfristig eine zweite westliche Elbquerung gefordert wird.
- ▶ Mitarbeiter-Mobilität mitdenken! Zweite Querung auch für Gewerbe notwendig, um Mitarbeiter weiterhin an Süden zu binden
- ▶ Kurzfristig wird ein Expressbus Neugraben – Altona über A7 angeregt, ggf. auch mit Maßnahmen zum Busvorrang (Busspur, Umfahrung der A7 und Auffahrt vor dem Elbtunnel)
- ▶ Innovative Lösungen der zweiten Elbquerung wie eine Seilbahn sollten mitgedacht werden
- ▶ Zur Entlastung des Hauptbahnhofes als Nadelöhr sollte die Nutzung der Trasse der Güterumgehungsbahn z.B. über Rothenburgsort überlegt werden

Innerbezirkliche Erreichbarkeit: Wo bestehen welche Defizite bzw. Potenziale und entsprechender Handlungsbedarf?

- ▶ Sharing-Angebote: Lücken in den Außenbereichen sollten geschlossen werden
- ▶ Parkraum-Bewirtschaftung: bestehende Quartiersgaragen/Parkplätze werden zu wenig genutzt, da diese subjektiv zu weit entfernt liegen („Bequemlichkeits-Parkplätze“) → Bezirksamt sollte mutig sein
- ▶ Quartiersgarage: trotz Quartiersgarage wird es ohne weitere Maßnahmen zu ruhendem Verkehr an den Straßen kommen. Wie wäre es möglich, die PKWs von den Straßen zu holen? Über kostenfreie Angebote? → wo kann man Garagen bauen, die nah sind und trotzdem den Platz dafür bieten?
- ▶ Vorschlag Mobility Hub Binnenhafen → nicht weiteres Parkhaus bauen, sondern Intermodalität stärken
- ▶ Radverkehr: bezirkliches Radwegekonzept mit Fahrradstraßen, bei der Planung auch Haltepunkte für Lieferverkehr und Zonen für Handwerk und Gewerbe mitdenken!





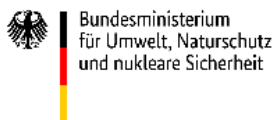
Weitere Informationen unter

www.hamburg.de/harburg/klima

Das Klimaschutzkonzept wird aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative der Bundesregierung (Förderkennzeichen: 03K09169) sowie der Leitstelle Klima der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft finanziert. Träger des Projektes ist Projektträger Jülich (PTJ). Zahlreiche Fördermöglichkeiten und -programme für die Umsetzung von Maßnahmen, die aus dem Klimaschutzkonzept erwachsen stehen derzeit zu Verfügung.

Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative initiiert und fördert das Bundesumweltministerium seit 2008 zahlreiche Projekte. Ihre Programme und Projekte decken ein breites Spektrum an Klimaschutzaktivitäten ab: Von der Entwicklung langfristiger Strategien bis hin zu konkreten Hilfestellungen und investiven Fördermaßnahmen. Diese Vielfalt ist Garant für gute Ideen. Die Nationale Klimaschutzinitiative trägt zu einer Verankerung des Klimaschutzes vor Ort bei. Von ihr profitieren Verbraucherinnen und Verbraucher ebenso wie Unternehmen, Kommunen oder Bildungseinrichtungen.

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages