



Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Postfach 112109, 20421 Hamburg

Bahrenfeld auf Trab
c/o Dr. Ingo Lembke
Ebertallee 53
22607 Hamburg

Amt Verkehr
Amtsleitung

Alter Steinweg 4
D - 20459 Hamburg
Telefon: 040 - 428 41 - 3500/3502

Ansprechpartner: Dr. Tina Wagner
E-Mail: tina.wagner@bvm.hamburg.de

Hamburg, den 02.08.2023

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Dr. Ingo Lembke,

vielen Dank für Ihr Schreiben und die umfangreiche Auseinandersetzung mit den aufgeführten Themenstellungen. *Herr Senator Dr. Tjarks hat mich gebeten auf Ihr Schreiben zu antworten.* Die Antworten sind mit der Science City Hamburg Bahrenfeld GmbH und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) abgestimmt. Aus diesem Grund werden diese kein gesondertes Antwortschreiben versenden. Leider zog sich die Beantwortung aufgrund der Vielzahl der eingebundenen Dienststellen in die Länge. Dies bitte ich zu entschuldigen. Im Sinne der Übersichtlichkeit haben wir den Fragenkatalog samt Antworten angehängt.

An dieser Stelle ist mir wichtig, Ihnen mitzuteilen, dass Ihre kritischen Fragen und Ihr lokales Wissen aus unserer Sicht eine Chance für die Entwicklung der Science City bedeuten. Daher sind wir dankbar, dass Sie sich bereits bei den Überlegungen zum Hochleistungsbussystem von der Landesgrenze bis zum Pferdemarkt beteiligen.

Unterdessen nehmen wir insgesamt ein erhöhtes Bedürfnis nach direktem Austausch zu verkehrlichen Fragen der Entwicklung der Science City wahr. Sobald es hierzu eine gesonderte Veranstaltung gibt, werden wir Sie gerne bei der Einladung berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Tina Wagner

Antworten auf den Fragenkatalog der Initiative „Bahrenfeld auf Trab“ zur Verkehrsplanung für Bahrenfeld

1. Wer ist auf Behördenebene für eine Verkehrsplanung für Bahrenfeld zuständig?

Grundsätzlich ist die Zuständigkeit abhängig vom jeweiligen Straßentyp. Dabei wird zwischen Bezirksstraßen und Hauptverkehrsstraßen unterschieden. Für Verkehrsplanungen von Bezirksstraßen ist der Bezirk zuständig, für Hauptverkehrsstraßen (HVS) die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). Für den Fall, dass ein konkretes Straßenbauprojekt einer HVS vorliegt, wird dies in der Regel an den zur BVM gehörigen Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer vergeben (LSBG), der als Realisierungsträger folglich die Zuständigkeit für die Planung übernimmt.

Mit dem Inkrafttreten des Vorbehaltsgebiets für einen Teil Bahrenfelds ist nun eine Situation eingetreten, die sich von der geschilderten grundsätzlichen Aufgabenteilung unterscheidet. Formell hat für das Vorbehaltsgebiet der Senat die Federführung auf Behördenseite übernommen. Somit ist die BVM als zuständige Fachbehörde für Verkehrsbelange auf allen Straßen einzubeziehen.

In Hinsicht auf konkrete Planungsleistungen gilt es zu unterscheiden: Für die aktuelle Konzeption der Erschließung der verschiedenen Projektentwicklungen innerhalb des Vorbehaltsgebietes sind die jeweiligen Vorhabenträger zuständig, die ihrerseits die BVM beteiligen. Parallel findet unter Federführung der BVM eine Untersuchung zur Machbarkeit eines Hochleistungsbussystems statt, in deren Rahmen wiederum die anderen städtischen Akteure einbezogen werden (vgl. 2.).

Wie wird die Koordination der unterschiedlich beteiligten Behörden vorgenommen?

Neben einem ständigen Austausch zwischen den Fachebenen der beteiligten Behörden und Institutionen zu den verschiedensten Themenfeldern, wurde eine Lenkungsgruppe zur Science City Hamburg Bahrenfeld auf der Ebene der Staatsräte eingerichtet. Diese tagt in regelmäßigem Turnus unter dem Vorsitz der Senatskanzlei und der Teilnahme der Geschäftsführung der SC GmbH sowie dem Präsidenten der Universität Hamburg.

2. Welche Planungen gibt es für eine Interimslösung bis zur Fertigstellung der S32/S6?

Da von Bahrenfeld aus keine direkte Anbindung an die S-Bahnlinien besteht, bedarf es eines erhöhten Angebots an Busverkehr. Wie kann dieser schon heute durch hohes Fahrgastaufkommen stark belastete Busverkehr erweitert und beschleunigt werden?

Wie ist die Verkehrsführung geplant, wenn schon heute feststellbar ist, dass u.a. durch Großveranstaltungen auf der Trabrennbahn, Stadion, Barclay Arena Neben- und Seitenstraßen extrem belastet sind?

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende führt aktuell eine Machbarkeitsuntersuchung für ein Hochleistungsbussystem für die Magistrale der Luruper Hauptstraße, Luruper Chaussee, Bahrenfelder Chaussee und Stresemannstraße durch. Ziel der Untersuchung ist es, eine möglichst kurz- bis mittelfristig umsetzbare Lösung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für diesen Korridor zu erarbeiten und damit den ÖPNV auf der beschriebenen Magistrale bis zur Fertigstellung einer Schienenanbindung attraktiver und leistungsfähiger zu gestalten.

Die Machbarkeitsuntersuchung befindet sich noch in Bearbeitung, daher können zu einer konkreten Ausgestaltung bzw. Führung noch keine Aussagen getroffen werden. Durch die direkte Einbindung Ihrer Initiative ist der Informationsfluss gewährleistet.

3. Welche Erkenntnisse zu Auswirkungen durch das erhöhte Verkehrsaufkommen für zahlreiche Bahnenfelder Nebenstraßen (u.a. Sylvesterallee und Flurstraße, Stadionstraße/Hellweg, Notkestraße, Ebertallee) bei Großveranstaltungen im Stadion und Barclay Arena gibt es?

Bereits jetzt gibt es bei Großveranstaltungen im Stadion und in der Barclays Arena durch das erhöhte Verkehrsaufkommen Auswirkungen auf diverse Straßen in Bahrenfeld. Neben der Parkplatzsuche von Besucher:innen kommt es unter anderem durch Baustellen in dem Bereich zur Staubildung. Dieses wird besonders in der An- und Abreisephase deutlich. Hierbei kommt es auch dazu, dass Besucher:innen der Veranstaltungen in den umliegenden Straßen der Arenen einen Parkplatz suchen. Bei Veranstaltungen die zeitgleich stattfinden oder nur einen geringen zeitlichen Versatz haben (sogenannte Doppelveranstaltungen) treten die geschilderten Probleme verstärkt auf.

Um diese Situation zu verbessern, wird derzeit behördenseitig ein „Stellplatz- und Verkehrskonzept Arenen“ erstellt. Hierbei wird ressortübergreifend daran gearbeitet, die Auswirkungen der An- und Abreiseverkehre auf die umliegenden Quartiere zu verringern und mögliche Maßnahmen zu identifizieren, die sich positiv auf die kritische Verkehrssituation rund um die Arenen auswirken. Ein wesentlicher Schlüssel wird sein, die Bedingungen für die Anreise per ÖPNV und Radverkehr zu verbessern.

Langfristig wird die neue U-Bahnlinie 5 von Bramfeld, über die Innenstadt bis zur Station „Arenen am Volkspark“ für eine erhebliche Entlastung sorgen. Einen zusätzlichen Beitrag wird ihrerseits die S32 leisten.

4. Wie ist das insgesamt ansteigende Verkehrsaufkommen mit einem „Marktplatz“ Ebertplatz vereinbar?

Die gesamtstädtische Verkehrsprognose geht für den Bereich der Luruper Chaussee/ Bahnenfelder Chaussee zukünftig von einem Rückgang des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr aus. Der Bereich des Busumstieges „Ebertplatz“ wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchungen auf seine Leistungsfähigkeit als Knoten untersucht.

Die städtebauliche Bedeutung des Ebertplatz als Schnittstelle zwischen den bestehenden Nachbarschaften und dem neuen Quartier wird als Prüfauftrag für die Planungsteams im dem in Vorbereitung befindlichen Planungsverfahren aufgegriffen.

5. Wie wird der Transitverkehr über die Magistrale „strebalu“ (Stresemannstraße, Bahnenfelder Straße, Luruper Hauptstraße) mit dem lokalen Verkehr um Science City, den neuen Wohnquartieren auf/an der Trabrennbahn und den Bestandsquartieren vereinbart?

Für die Quartiere am Volkspark werden die verkehrlichen Belange des Quartiers, der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklung und konkrete Maßnahmen zur Förderung des Busverkehrs entlang der Magistrale („strebalu“) gemeinsam betrachtet. Auf diese Weise entsteht ein abgestimmtes Maßnahmenpaket das die Vereinbarkeit der verschiedenen genannten Verkehre sicherstellt.

6. Wie ist die Verlängerung des Holstenkamps geplant, wenn er die direkte Verbindung zum Bahnhof Diebsteich darstellen und nur für öffentlichen Nahverkehr, Fahrrad und FußgängerInnen nutzbar sein soll?

Die Verlängerung des Holstenkamps ist als sog. „Kommunaltrasse“ für alle Verkehrsteilnehmer aus dem Umweltverbund vorgesehen (Bus, Taxis, Anbieter geteilter Mobilitätsalternativen, Fußgänger und Radfahrer). Die Verbindung des motorisierten Individualverkehrs erfolgt über die Bestandsstraßen.

Es herrscht Einigkeit darüber, dass der Holstenkamp Durchgangsverkehre für Fuß-, Rad- und Busverkehre ermöglichen soll. Eine Erweiterung des überörtlichen Netzes für private Kfz ist hingegen nicht vorgesehen. Dies wird im Zuge des Mobilitätskonzeptes, des städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens, der die Bauleitplanung betreffenden verkehrstechnischen Untersuchungen sowie der verkehrstechnischen Erschließungsplanung konkretisiert.

7. Wie sieht die Planung für den Ruhenden Verkehr für das neue Quartier (autofrei, autoarm, Tiefgaragen) und in der Bahrenfelder Nachbarschaft bei Bezirksstrassen mit einem Fahrstreifen und Längsparken aus?

In den Quartieren am Volkspark wird prinzipiell das Konzept zentralisierter Mobility Hubs, die den ruhenden Verkehr aufnehmen, verfolgt. Dabei soll ein reduzierter Stellplatzschlüssel für die unterschiedlichen Nutzungen mit dem Fokus auf den Bedarfen der Neubauquartiere und ihrer Nutzer:innen zum Tragen kommen. Ergänzend werden in diesen Hubs weitere Mobilitätsangebote (bspw. Carsharing) vorgesehen. In diesem Zuge sollen Kfz-Durchgangsverkehre im Quartiersinneren möglichst reduziert und das Parken im Straßenraum auf geringfügige Nutzerfälle reduziert werden. (Lieferrn, Laden, Parkplätze für Menschen mit Behinderung).

Dieses Prinzip ist Grundlage für den bevorstehenden städtebaulichen Wettbewerb zu den Quartieren am Volkspark. Auf dieser Basis werden Planungsteams Ideen für das künftige Straßennetz und die Bauungsstrukturen entwickeln.

Außerdem wird dies im Zuge des Mobilitätskonzeptes, der die Bauleitplanung betreffenden verkehrstechnischen Untersuchungen sowie der verkehrstechnischen Erschließungsplanung konkretisiert. Um die benachbarten Bestandsquartiere wirksam vor einem Ausweichen des ruhenden Verkehrs aus den neuen Quartieren zu schützen, werden geeignete Instrumente einer Parkraumbewirtschaftung geprüft.

8. Wie wird der erhöhte Fußverkehr bei der Aufteilung der öffentlichen Flächen berücksichtigt (schlechte Gehwege in den Nebenstraßen für mobilitätseingeschränkte Personen, ausreichende Beleuchtung der Gehwege)?

In den Quartieren am Volkspark werden die Ansprüche der Fußgänger im Hinblick auf ihre Lage und Funktionalität (u.a. Beläge, Dimensionierung, Beleuchtung) unter Berücksichtigung der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen(ReStra) und mit Augenmerk auf Inklusion in die Aufgabenstellung für das Planverfahren aufgenommen.

In diesem Zuge findet eine enge Abstimmung mit der BVM zu Fragen der Verkehrsentwicklung sowie besonderen Bedarfen des ÖPNV, Fuß- und Radverkehrs statt. Außerdem werden die Kolleg:innen der Bezirksverwaltung eingebunden, die ebenfalls ihre fachliche Expertise und die besondere

Ortskenntnis einbringen. Im Zuge des städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens wird zudem das Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg eingebunden.

9. Wie ist die Planung des Radverkehrs (Velo- und Bezirksrouten) integriert?

Die Planungen der Science City greifen bestehende Planungen für den Radverkehr auf. Diese sind von den Planern in das städtebaulich-freiraumplanerische Konzept zu integrieren. Hierbei findet eine enge Abstimmung mit den Expert:innen für Verkehrsentwicklung sowie Radverkehr aus der BVM und den Kolleg:innen in der Bezirksverwaltung statt.

10. Die Uni am Grindel und die Uni in der Science City brauchen eine schnelle verkehrliche Anbindung auch vor Fertigstellung der S32/S6. Wie wird dies sichergestellt?

Zur konkreten nachfragegerechten Gestaltung der Verkehrsangebote steht die BVM in ständigem Austausch mit dem Hamburger Verkehrsverbund. Bezüglich der aktuellen Studentenzahlen, die die Verkehrsnachfrage an der Universität bestimmen, werden dazu auch Daten seitens der Wissenschaftsbehörde (BWFGB) sowie der Universität Hamburg einbezogen.

Das ÖPNV-Bestandsnetz bietet zurzeit zwischen Bahrenfeld und den Universitätsstandorten durch die Metrobuslinie 3 sowie die Expressbuslinie X3 eine Anbindung der Science City Bahrenfeld mit hohen Taktdichten. Die Linien 3 und X3 verbinden Bahrenfeld und die Unistandorte mit nur einem Umstieg:

- Linien 3 und X3 am S-Bhf. Holstenstraße mit den heutigen Linien
 - S11 (Blankenese – Altona – Dammtor – Poppenbüttel, Mo-Fr im 10-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten),
 - S21 (Elbgastraße – Dammtor – Aumühle) sowie S31 (Altona – Dammtor – Neugraben) jeweils bis Bf. Dammtor.
- Ab Dezember 2023 greift eine Linienreform im S-Bahn-Bereich, dann verkehren dort die Linien
 - S2 Altona – Dammtor – Bergedorf – Aumühle im 5-Minuten-Takt sowie die Linie S5 Elbgastraße – Dammtor – Neugraben im 10-Minuten-Takt;
 - die Metrobuslinie 3 mit Umstieg an der Haltestelle Sternbrücke in die Metrobuslinie 15 bis Haltestelle Bundesstraße sowie
 - die Metrobuslinie 3 mit Umstieg an der Haltestelle Sievekingplatz zur Expressbuslinie X35 bis Zoologisches Museum.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des neuen Fernbahnhofs Altona (ab ca. 2025) ist die Einführung einer neuen Querverbindung aus Bahrenfeld in Richtung Eimsbüttel beabsichtigt. Mit dieser Verbindung entsteht zusätzlich die Möglichkeit, an der Haltestelle U-Bhf. Osterstraße in die Metrobuslinie 4 umzusteigen, welche weite Teile des Innenstadtcampus bedient (Bundesstraße, Grindelberg, Staatsbibliothek).

Zukünftige Potentiale für neue Verbindungen sowie mögliche umsteigefreie Direktverbindungen werden im Rahmen der Angebotsentwicklung fortlaufend analysiert. Hierbei werden auch städtebauliche Entwicklungen wie die der Science City berücksichtigt, die im Zuge der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes entwickelt werden.

12. Wann wird es eine öffentliche Veranstaltung zum Themenkomplex geben?

13. In welcher Form ist die kontinuierliche Bürger:innenbeteiligung für den gesamten Prozess vorgesehen?

Die Informationsveranstaltung am 29. Juni 2023 bildete den Auftakt für einen kontinuierlichen Beteiligungsprozess zur Quartiersentwicklung. Dieser wird von der SC GmbH in enger Abstimmung mit den beteiligten Dienststellen der Stadt gesteuert.

Darüber hinaus wird der bestehende Austausch zwischen den verschiedenen Initiativen vor Ort, der SC GmbH sowie der zuständigen Projektgruppe in der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) weiterhin fortgeführt. Dies gilt analog für den Kontakt zwischen Ihnen und uns als BVM und der Studie zur Machbarkeit eines Hochleistungsbussystems.