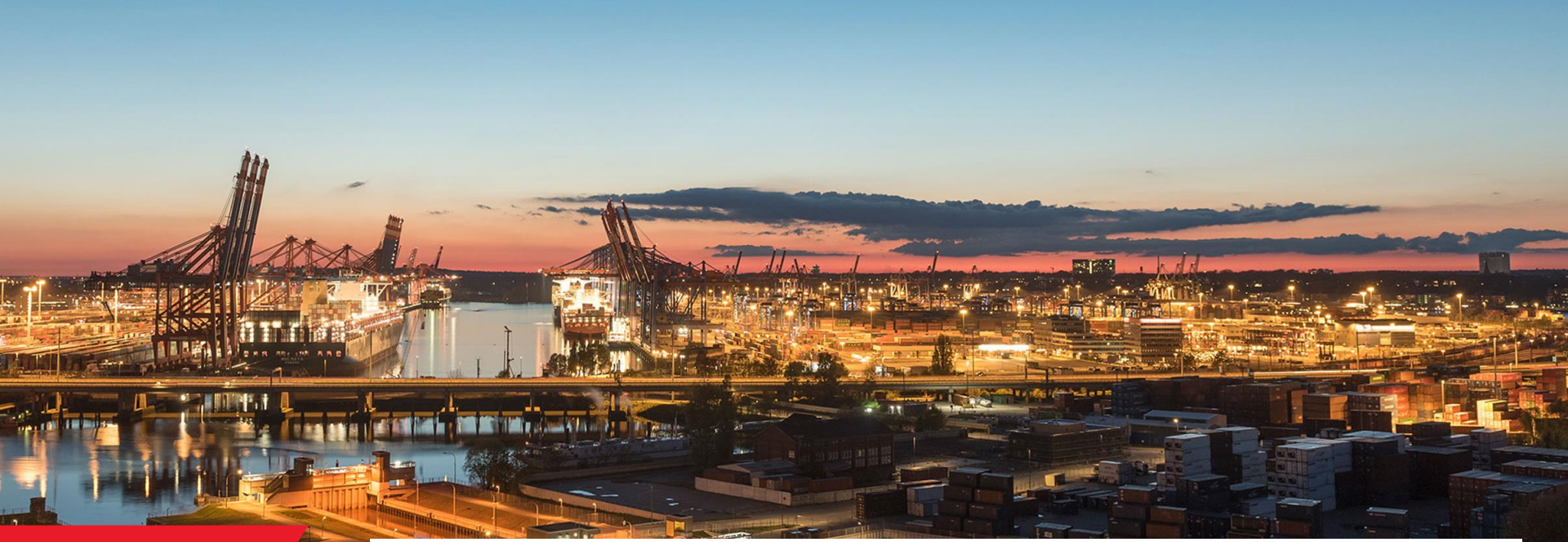


NEUE VERKEHRSINFRASTRUKTUR FÜR HAMBURG

ARCHITEKTUR CENTRUM • 07. FEBRUAR 2020

Staatsrat Andreas Rieckhof

Behörde für Wirtschaft Verkehr und Innovation

Hamburg

URBANE HERAUSFORDERUNGEN

Flächen-verknappung

Urbanisierung
Bevölkerungs-wachstum

Umwelt-belastung
Wachsendes Verkehrsauf-kommen

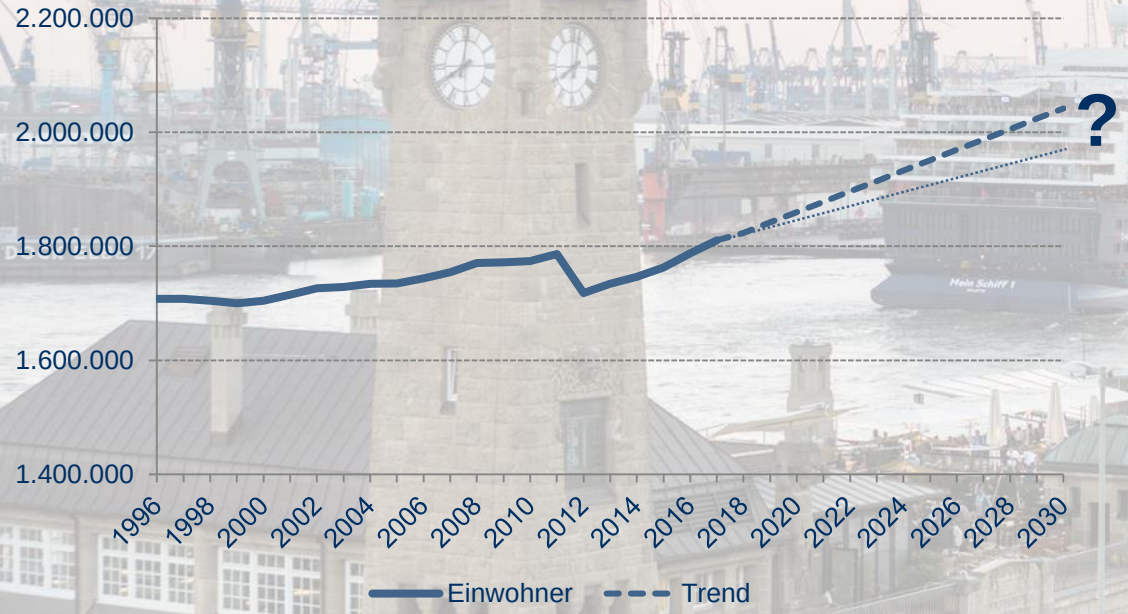
Wandelndes Mobilitäts- und Konsum-verhalten

Digitalisierung
Sich wandelnder Verkehrs- und Logistiksektor

www.mediaserver.hamburg.de / Andreas Vallbracht

DIE BEVÖLKERUNG WÄCHST UND DAS VERKEHRSAUFKOMMEN STEIGT

Bevölkerungsentwicklung in Hamburg bis 2030



Verkehr in Hamburg 2017

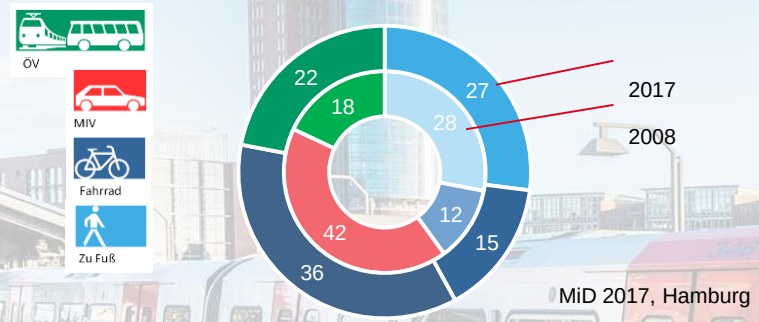
- Das Verkehrsaufkommen insgesamt steigt im Vergleich zu 2008. Der Anstieg ist vor allem auf die wachsende Stadt-bevölkerung zurückzuführen.
- Die Anzahl der zurückgelegten Wege pro Person und Tag sinkt leicht, die Verkehrsleistung nimmt jedoch zu, weil die Wege länger werden.

Quelle: MiD 2017, infas/DLR; Statistikamt Nord.

www.mediaserver.hamburg.de / Jörg Modrow

DER ÖFFENTLICHE NAHVERKEHR IN HAMBURG

Modal Split in Hamburg | 2008 und 2017



MiD 2017, Hamburg

Täglich zurückgelegte Gesamtstrecken in Mio. km | 2008 und 2017

- Auf kurzen und mittleren Strecken sind Fahrrad und ÖPNV gute Alternativen zum PKW.
- Bei Strecken über 5 km nimmt die Bedeutung des ÖPNV als Alternative zum Pkw zu.
- ÖPNV ist im Umweltverbund der Schlüssel für die Mobilitätswende.

Quelle: MiD 2017, Hamburg; eigene Darstellung

www.mediaserver.hamburg.de / Christian Hinkelmann

Mobilität in Hamburg – die Ziele

Leistungskraft und Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion Hamburg stärken

Gesundheit, Umwelt und Klima schützen

Erlebbare und vernetzte Verkehrs- und Stadträume schaffen

Sichere und vielfältige Mobilitätschancen ermöglichen

- https://www.hamburg.de/bwvi/mobilitaet-in-hamburg-ziele/

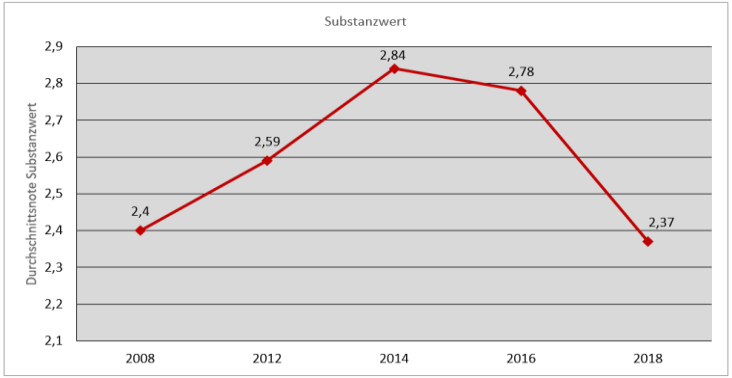
01

Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat der Stadt:
Substanzerhaltung positiv nutzen!

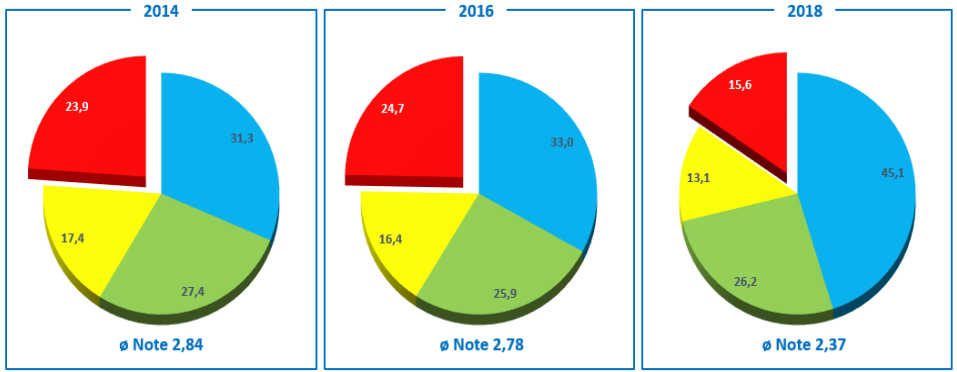
Hamburg | Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Erhaltungsmanagement Stadtstraßen (EMS)

ZEB-SUBSTANZWERT



ZUSTANDSVERTEILUNG UND NOTENENTWICKLUNG



EMS Projekt Rothenbaumchaussee

Vor Sanierung

Nach Sanierung

Modernisierung Klosterstern

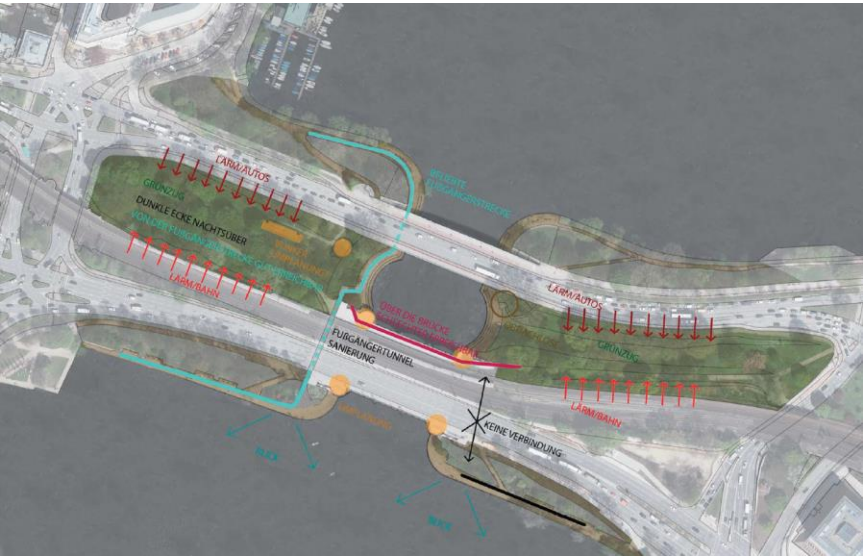
Vor Sanierung

Nach Sanierung

Attraktivierung des Radverkehrs

Hohenfelder Bucht

Lombardsbrücke: Denkmalgerechte Sanierung



- Instandsetzung Parkanlagen
- Instandsetzung Fassade
- Aufwertung der Museumsachse
- Lichtkonzept (Neubau Kandelaber Nordseite)

- Instandsetzung Dampfbootwartezimmer
- Instandsetzung Ufer / Promenade
- Instandsetzung Fußgängertunnel
- Aufwertung Innenhof

02

Stadtentwicklung braucht große Verkehrsinfrastruktur:

Hamburg | Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

AUF DEM WEG ZUM HAMBURG-TAKT

Ziel des Hamburg-Takts:

- **Erhöhung ÖPNV im Modal Split auf 30 % bis 2030**
- **50 % mehr Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr**

HAMBURG-TAKT ALS SCHLÜSSEL ZUR MOBILITÄTSWENDE

Mehr Mobilität mit weniger Lärm und weniger Emissionen.

Mit dem Hamburg-Takt wird der ÖPNV

- in ganz Hamburg jederzeit gut verfügbar,
- auf ein neues Service-Niveau gehoben,
- attraktiver als der PKW,
- zum wichtigsten Verkehrsträger in der Metropolregion.

„2030 brauche ich in Hamburg keinen Fahrplan mehr.“

Schnellbahnnetzentwicklung

Quelle: Hamburger Hochbahn AG, Stand Juni 2019

Neubau der S-Bahn S4 Hamburg – Bad Oldesloe, Planungsabschnitt 1

- Neubau einer neuenS-Bahnstrecke ab Hasselbrook über Ahrensburg bis Bad Oldesloe auf nördlicher Seite entlang der Bahnstrecke HH – Lübeck
- Hier: Überwerfungsbauwerk Hasselbrook
- Anpassung der Fernbahngleise auf südlicher Seite
- Neu- und Umbau von Eisenbahnüber- und Personenunterführungen
- Aufhebung aller vorhandenen Bahnübergänge
- Neubau von Stationen
- Neubau von Lärmschutzeinrichtungen

Verlängerung der U-Bahn Linie U4 auf die Horner Geest: Siegerentwurf Gestaltungwettbewerb Haltestelle Stoltenstraße

Quelle: Hamburger Hochbahn AG / netzwerkarchitekten

Neubau U-Bahnlinie U5, Erster Realisierungsabschnitt: Bramfeld – City-Nord

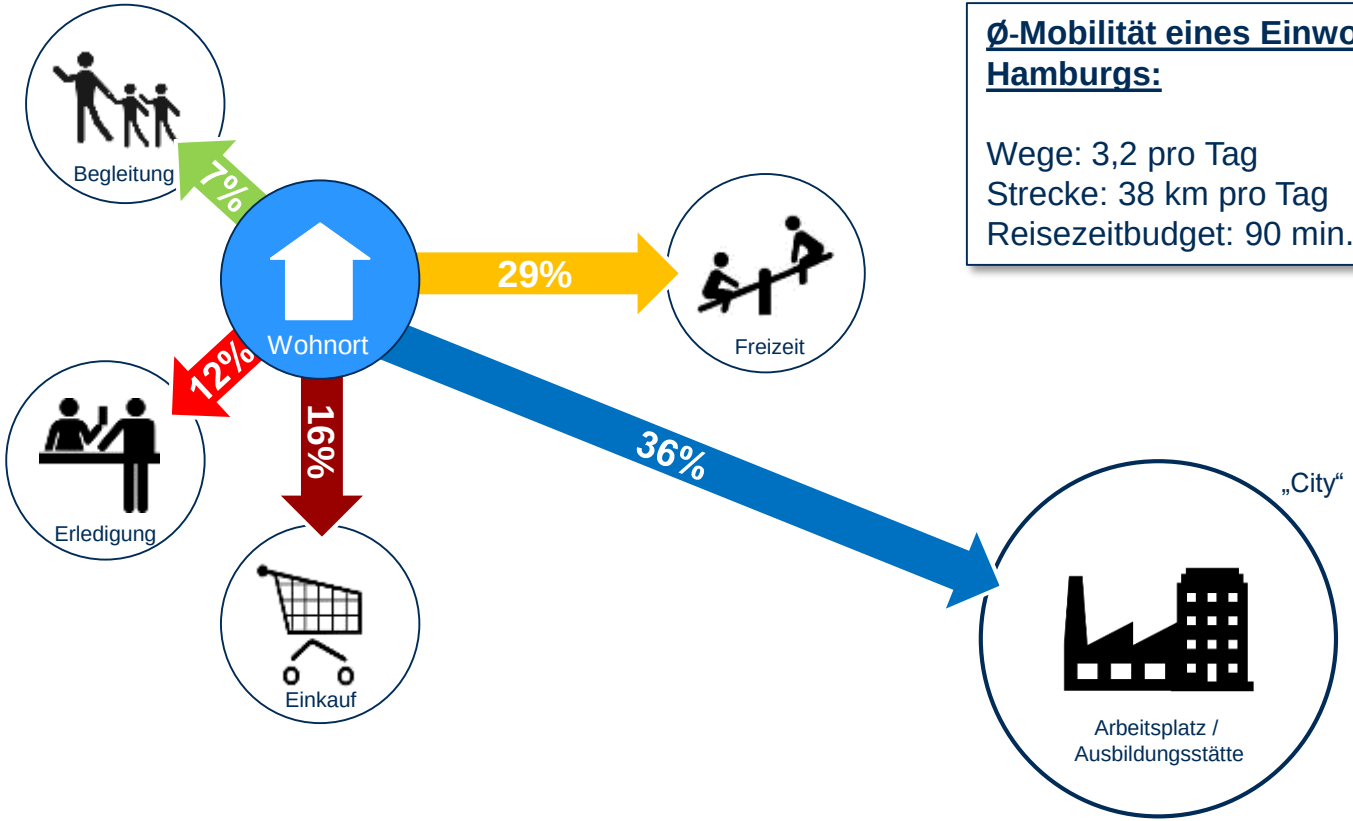
Quelle: Hamburger Hochbahn AG

Neubau U-Bahnlinie U5, Neubau Haltestelle Sengelmannstraße

Quelle: Hamburger Hochbahn AG

Alltagswege bestimmen den Mobilitätsbedarf

% = Anteil Wegezwecke an allen Wegen



Ø-Mobilität eines Einwohner Hamburgs:

Wege: 3,2 pro Tag
Strecke: 38 km pro Tag
Reisezeitbudget: 90 min.

Schnellbahnen sind das Rückgrat der Mobilität in Hamburg

Teile der Stadt sind gut durch bestehendes Schnellbahn-Netz erschlossen (hoher ÖPNV-Anteil, gute Verbindungsqualität)

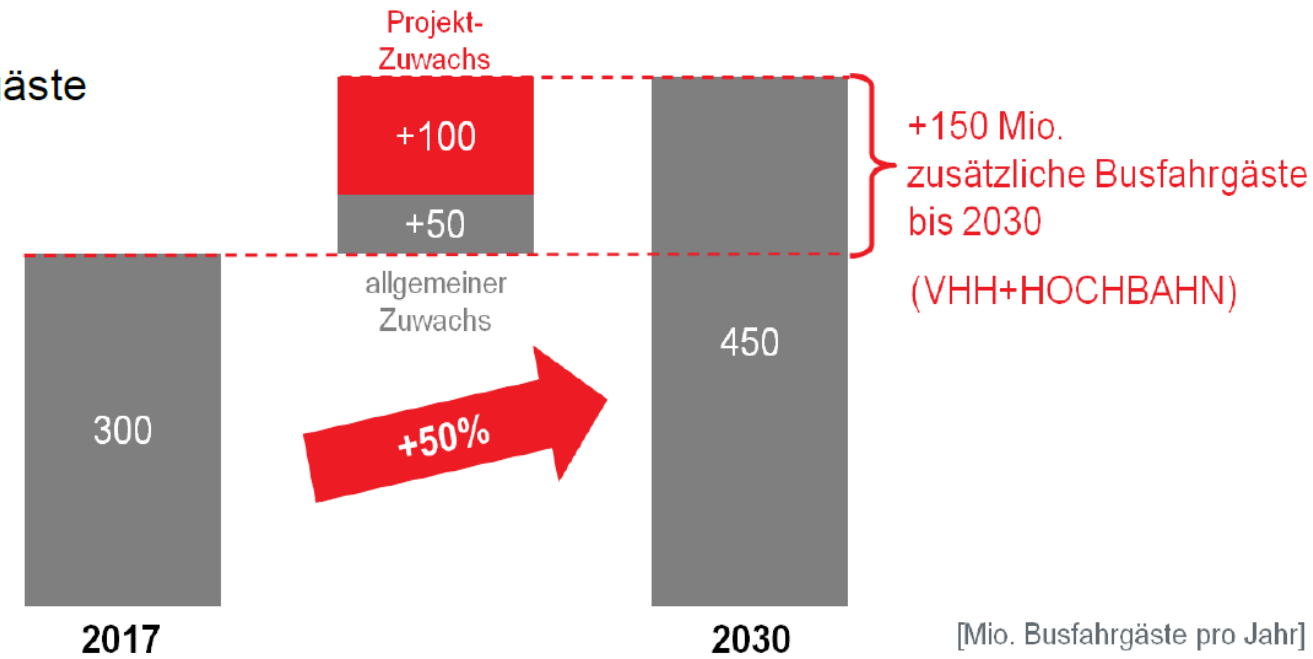
- Stärkung des Kernnetzes

Andere Räume müssen mit besserem ÖPNV-Angebot erreicht werden durch.

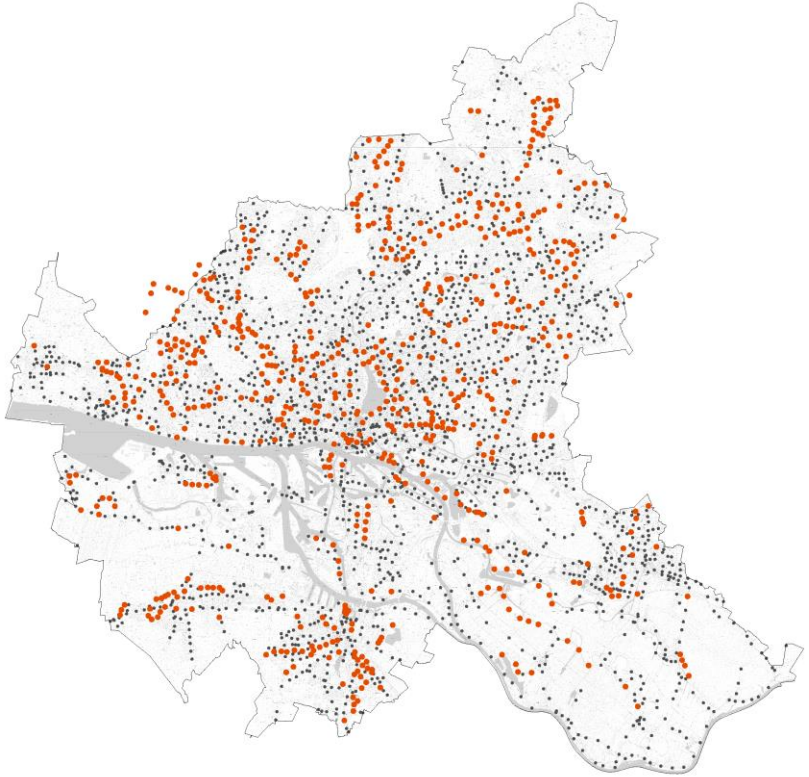
- Modernes Busnetz
- On-Demand-Konzepte

Busnetzoptimierung zur Förderung des ÖV-Angebots

- Themenfeld „Leistungssteigerung Bus“ maßgeblich abgedeckt durch gemeinsames Projekt von HOCHBAHN, VHH und HVV: **„Busnetzoptimierung“**
- Ziel: 50 % mehr Busfahrgäste (VHH und HOCHBAHN)



Bushaltestellen in Hamburg 2020 / 2030

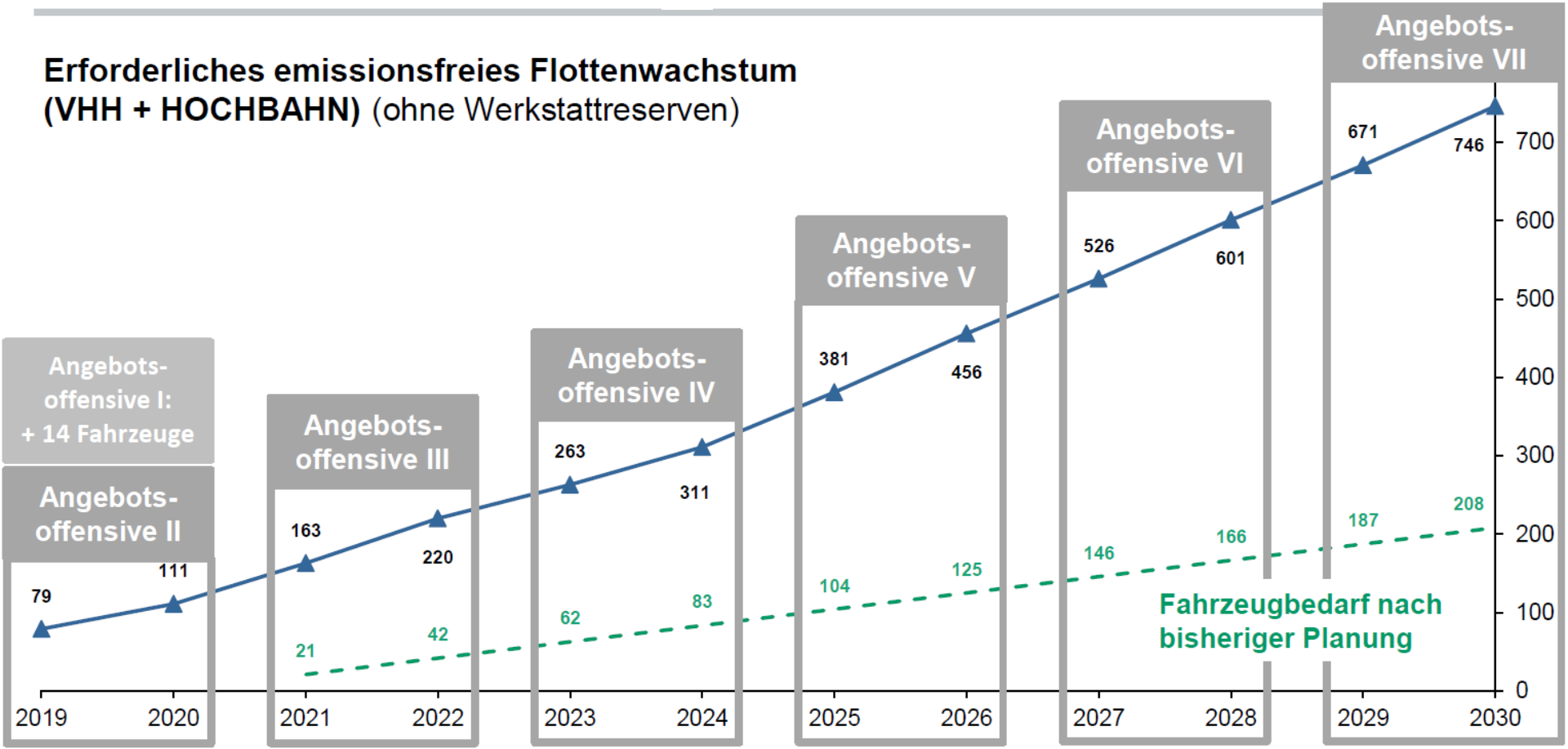


Dichteres Netz und höhere Takte:

- Betriebsleistung im Bussystem verdoppelt.
- Über 600 neue Haltestellen auf neuen Buslinien

Auf dem Weg zum Hamburg-Takt in sieben Schritten

Erforderliches emissionsfreies Flottenwachstum (VHH + HOCHBAHN) (ohne Werkstattreserven)



03

Magistralen bleiben Hauptschlagadern der Stadt

Umfeldverträgliche Bündelung von Verkehren

Hamburg | Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Magistralen als Thema beim Bauforum 2019

Weil

- die Ränder der Magistralen bauliche Potenziale für die verschiedensten städtischen Nutzungen bergen (Wohnen, Arbeitsstätten, Infrastrukturen …),
- die Magistralen – neben ihrer Bedeutung als wichtige Hauptverkehrsachsen – öffentliche Räume mit hoher Zentralität aber auch mit Barrierewirkung sind, deren Gestaltqualität verbessert werden sollte,
- die Stadträume entlang der Magistralen hohen Belastungen ausgesetzt sind, für die nach gestalterischen Lösungen mit Minderungswirkung gesucht wird.

Magistralen als Thema beim Bauforum 2019

Die Magistrale der Zukunft – schwer einzuschätzen. Funktion als Verbindung und Vernetzung für alle Verkehrsteilnehmer wird sicher bleiben.

Der Straßenraum braucht **Flexibilität, um auf veränderte Bedarfe zu reagieren**.

Im Vordergrund steht **nicht die Vermeidung von Verkehr, sondern seine umweltfreundliche Abwicklung** über Bus-, Rad- und Fußverkehr.

Ausreichende Breiten: Gerade wegen des hohen Kfz-Verkehrs bedarf es an den Magistralen sicherer, direkter und komfortabler Führungen auf separaten Radverkehrsanlagen. Ein Schlüssel sind dabei ausreichende Breiten.
Dies nicht nur aus Kapazitätsgründen, sondern auch, um die Sicherheit zu erhöhen.

Ausdifferenzierung der Fahrradtypen (v. a. Lastenräder und Pedelecs) sowie neue Verkehrsmittel, die Anforderungen an Raumbedarf und Sicherheit stellen.

Die Magistrale und ihre verkehrliche Rolle in der Stadt

Verbindungsfunktion, nicht nur Barrierewirkung. Abwicklung des übergeordneten Verkehrs. Sie verbinden Stadtteile

350.000 tägliche Einpendler und rd. 125.000 Auspendler sind über die Magistralen abzuwickeln. **Erreichbarkeit der Stadt aus dem Umland**, auch die Mobilitätsbedürfnisse der städtischen Funktionen (Arbeiten, Wirtschaften, Leben/Wohnen) Hamburgs.

Rückgrat der zuverlässigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs, insbesondere des Wirtschaftsverkehrs und des **Busverkehrs, sauberer und leiser.**

Der öffentliche straßengebundene Personennahverkehr entlang der Magistralen sorgt dafür, dass Menschen aus ihren Lebens- und Arbeitsorten aufgenommen und verteilt werden, um so umweltfreundlich an ihre Bestimmungsorte zu gelangen.

Bündelungsfunktion: abseits ruhigere Wohnquartiere. Tempo 50/30.

Rückgrat für eine funktionierende und wachsende Stadt mit hoher Lebensqualität.

Infrastrukturausbau bei Rückgewinnung urbaner Qualitäten

DIE A 7 DER ZUKUNFT

Drei Hamburger Deckel

- Schnelsen (Fertigstellung 2019)
- Stellingen (Fertigstellung 2020)
- Altona (Baubeginn 2020)

Gewinnung urbaner Qualitäten

- Wohnraum
- Naherholung
- Lärmschutz

Verbesserung des Verkehrsflusses

- Engpassbeseitigung

Ausbau / Überdeckelung der A 7 (Schnelsen)

Versprochen

Ausbau / Überdeckelung der A 7 (Schnelsen)

Gehalten

Ausbau / Überdeckelung der A 7 (Stellingen)

Versprochen

Ausbau / Überdeckelung der A 7 (Stellingen)

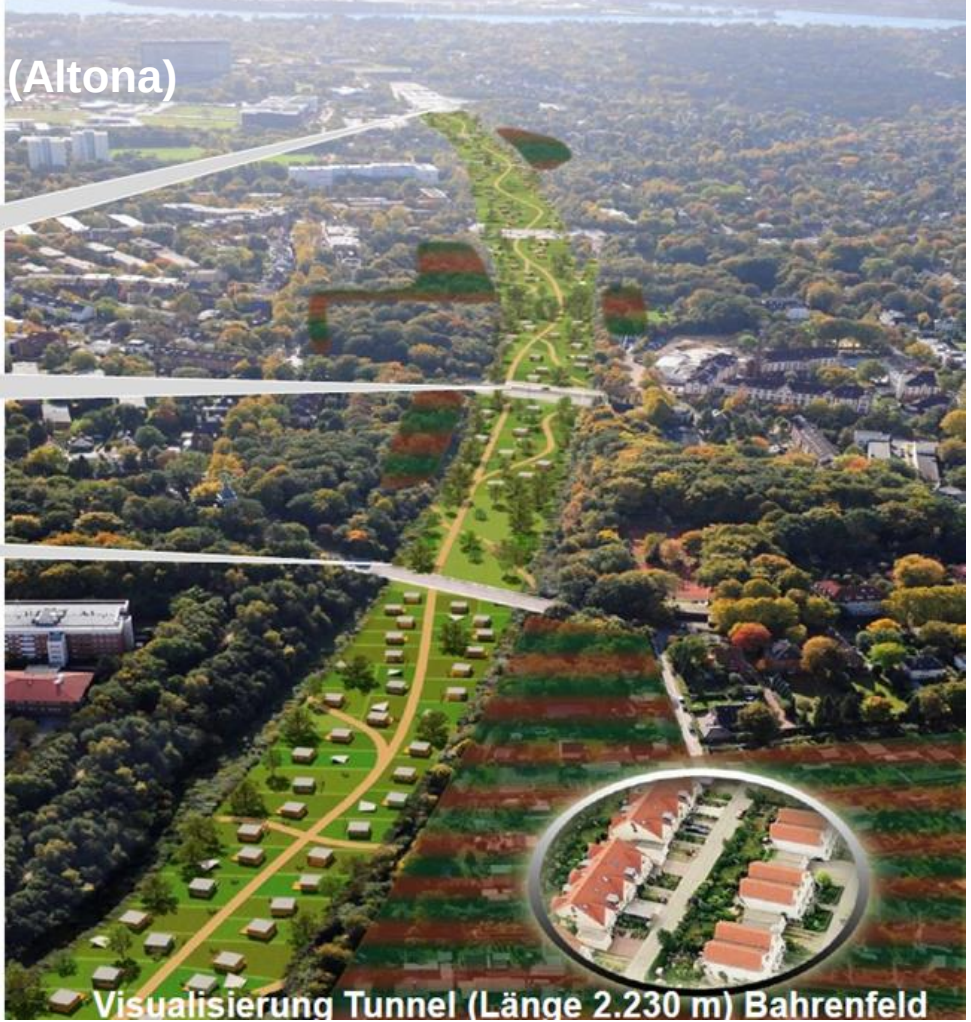
Gehalten

Ausbau / Überdeckelung der A 7 (Altona)

Elbtunnel

Bahrenfelder Chaussee

Lutherhöhe



Baubeginn: 2020

A 26 / Hafenpassage: Lärmschutzdeckel in Wilhelmsburg

Lärmschutzgalerie A1 (architektonische Gestaltung in Bearbeitung)

Süderelbbrücke A 26

Siegerentwurf Realisierungswettbewerb (2013)

Norderelbbrücke A 1

Siegerentwurf Realisierungswettbewerb (2019)

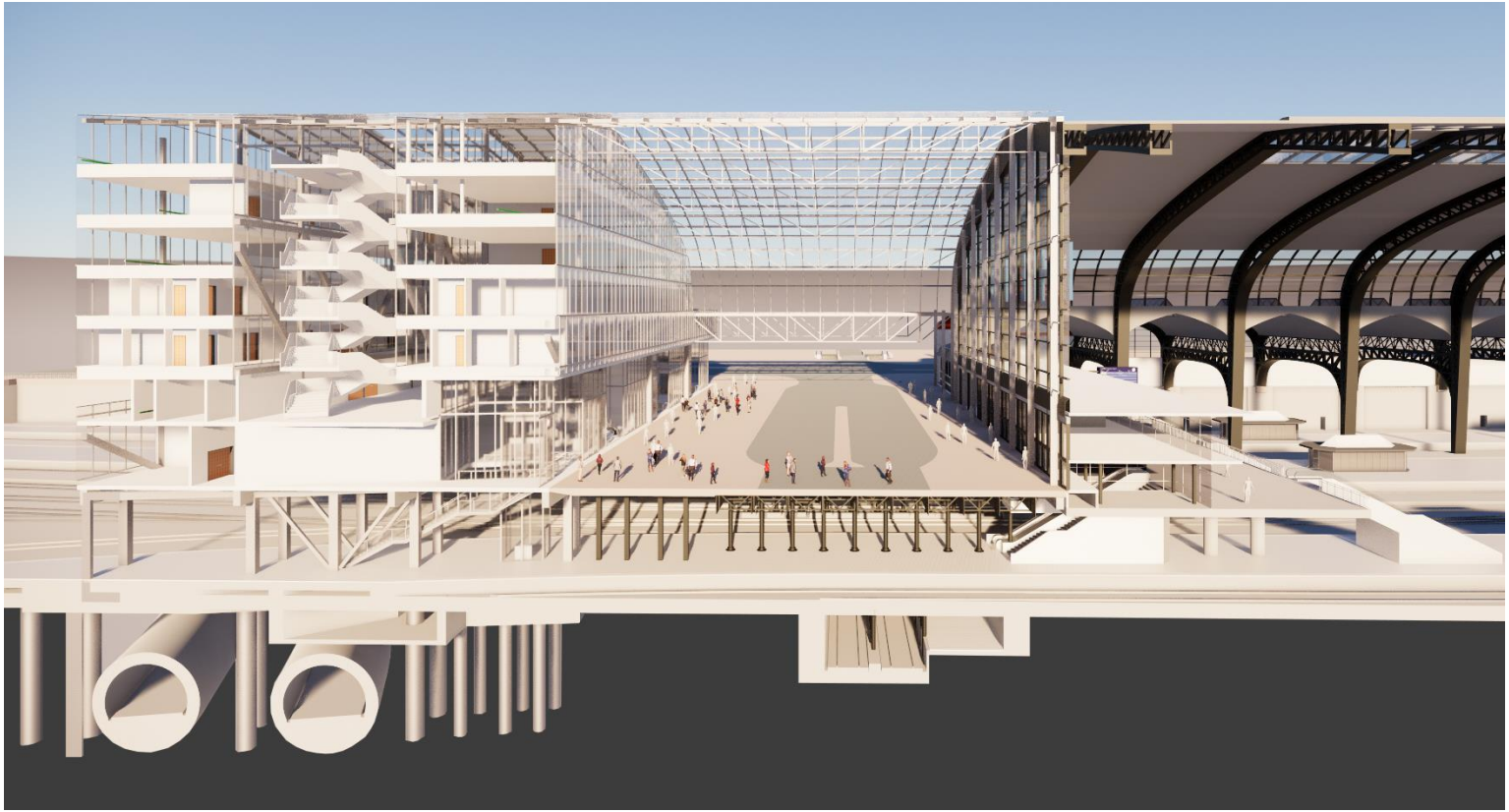
Süderelbbrücke A 1

Gestaltungsvorschlag gmp (2020)

Projekt Erweiterung Hamburger Hauptbahnhof

©Copyright Station&Service AG I.SPE

Projekt Erweiterung Hamburger Hauptbahnhof



©Copyright Station&Service AG I.SPE

04

Fazit und Ausblick

Hamburg | Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Fazit und Ausblick

- Verkehrsinfrastruktur ist das Rückgrat der Stadt:
  Substanzerhaltung positiv nutzen!

- Stadtentwicklung braucht große Verkehrsinfrastruktur

- Magistralen bleiben die Hauptschlagadern der Stadt
  Umfeldverträgliche Bündelung von Verkehren

- Ziele:
  Substanzerhaltung, Funktion, Qualität, Umfeldverträglichkeit, Nachhaltigkeit, Gestaltungsanspruch

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!

ARCHITEKTUR CENTRUM • 07.02.2020

Staatsrat Andreas Rieckhof

Behörde für Wirtschaft Verkehr und Innovation

Hamburg