



Freie und Hansestadt  
Hamburg  
Bezirksversammlung Altona

Drucksachen-Nr.: xx-  
xxxx

**Antrag öffentlich**

Beratungsfolge		
	Gremium	
Öffentlich	Verkehrsausschuss	05.10.2020

**Eine Chance für die Schanze – Jetzt die Verkehrssituation vor Ort verbessern**

**Antrag der FDP-Fraktion Altona**

Das Schanzenviertel gilt über Hamburg hinaus als Szene- oder Partyviertel. Es ist aber vor allem auch ein Wohnquartier für 8.095 Menschen in 5.260 Haushalten auf 0,5 Km<sup>2</sup>. Das eng bebaute Viertel ist im Zusammenhang mit den Bestrebungen der Stadt, den Infektionsschutz vor Ort zu gewährleisten, verstärkt in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt.

Die verkehrlichen Gegebenheiten in diesem als WA ausgewiesenen Wohngebiet ist seit Jahren problematisch und Teil der Diskussion. Viele Anwohner empfinden die Situation als belastend, aber auch Gewerbetreibende und Besucher des Quartiers wünschen sich Verbesserungen.

Die beiden Verkehrsadern des Viertels, Schulterblatt und Schanzenstraße, haben sich in den vergangenen Jahren zu Durchgangsstrecken für Berufspendler und als Umgehungen für Lkw entwickelt. Dazu kommen die immer zahlreicher gewordenen An- und Abfahrten durch das Publikum der beliebten Kneipen- und Gastroszene. Außerdem ist das Verkehrsaufkommen durch den zunehmenden Onlinehandel gestiegen, der Lieferverkehr und Paketdienste nach sich zieht. Lärm- und Abgasbelastung, hoher Parkdruck und mangelnde Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer und vor allem Kinder sind die Folge. Viele klagen zusätzlich darüber, dass die eingerichteten Lieferzonen ungenutzt bleiben. Stattdessen wird das Parken in zweiter Reihe zur Regel und trägt zu einer unübersichtlichen Gemengelage in den beiden Straßen und deren Nebenstraßen bei.

Das beigefügte Konzept verfolgt den Lösungsansatz, die beiden Durchgangsstraßen Schulterblatt und Schanzenstraße (ab Höhe S-Bahnhof Sternschanze) in Einbahnstraßen mit Tempo 30 als eine Art Rundverkehr zu führen.

**Vor diesem Hintergrund beschließt der Verkehrsausschuss:**

**Auf Basis des vorgestellten Verkehrskonzepts wird das Amt gebeten, eine mögliche Durchführbarkeit unter besonderer Berücksichtigung der folgenden Punkte zu prüfen:**

- 1. Auf welcher rechtlichen Grundlage kann die Umsetzung z. B. in Form eines Pilotprojektes durchgeführt werden?**
- 2. Welche notwendigen Bürgerbeteiligungsformate können eingesetzt werden, um lokale Gremien und Akteure vor Ort einzubeziehen?**
- 3. Welcher Planungshorizont ist zeitlich möglich?**

4. Eine Stellungnahme des PK 16 ist für die weiteren Beratungen einzubeziehen. Dem Verkehrsausschuss ist in der Novembersitzung zu berichten.

Die Bezirksversammlung wird um Zustimmung gebeten.

1 Anlage:

Verkehrskonzept Schanzenviertel,  
beschlossen vom FDP - Kreisvorstand Altona am 9.9.2020

## Verkehrskonzept Schanzenviertel

Beschlossen vom FDP - Kreisvorstand Altona am 9.9.2020

### Problemlage:

Altonas Schanzenviertel gilt stadtweit als Szene- oder Partyviertel. Im Zusammenhang mit den Bestrebungen der Stadt, das Pandemiegeschehen zu kontrollieren, ist das Verhalten der Kneipengänger und das Cornern vor Ort verstärkt in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt.

Teil der Diskussion ist die Verkehrsführung und die damit verbundenen Probleme.

Im Stadtteil Schanze leben 8095 Menschen in 5260 Haushalten auf 0,5 km<sup>2</sup>.

Für das betrachtete Gebiet gelten die Bebauungspläne Sternschanze 6 und Sternschanze 7, mit der überwiegenden Ausweisung als allgemeines Wohngebiet (WA).

Das Schanzenviertel in Altonas Osten ist einem enormen Verkehrsdruck ausgesetzt. Lärm- und Abgasbelastung, hoher Parkdruck und mangelnde Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer und vor allem Kinder sind die Folge.

Dabei sind es nicht nur Auto-Poser und Szenegänger, sondern eben gerade auch der „normale“ tägliche Verkehr, der den Anwohnern, Gewerbetreibenden und Besuchern des Quartiers das Leben erschwert.

Die beiden Verkehrsadern des Viertels, Schulterblatt und Schanzenstraße, dienen dem Durchgangsverkehr für Berufspendler, als Umgehungsstrecke für Lkw und natürlich der An- und Abfahrt zahlreicher Besucher. Hinzu kommen Lieferverkehr und Paketdienste, die trotz eingerichteter Lieferzonen durch Parken in zweiter Reihe zur unübersichtlichen Gemengelage in den beiden benannten Straßen sowie den umliegenden Nebenstraßen beitragen.

Eine 2018 erhobene Statistik belegt, dass die Bewohner verstärkt alternative Mobilitätsformen nutzen. Die Anzahl der Pkw-Halter im Schanzenviertel liegt deutlich unter dem Hamburger Durchschnitt mit 181 Pkw/1000 Einwohner. Zum Vergleich: Altona mit 327/1000.

Ziel: Reduzierung des Durchgangsverkehrs, Verminderung der Lärm- und Abgasbelastung für die Anwohner, Verkehrssicherheit für Schüler, Fußgänger und Radfahrer, geordneten Lieferverkehr. Dazu fordern wir:

### Umsteuerung/Entschleunigung der Verkehrsströme in einer Testphase, Neuordnung des Straßenraums, ggf. Verstetigung:

#### **Hauptverkehrsadern (Schulterblatt/Schanzenstraße ab Höhe S-Bahnhof Sternschanze) in Einbahnstraßen zu einem „Rundverkehr“ einrichten**

- Schulterblatt wird in Süd-Nord-Richtung als Einbahnstraße eingerichtet.
- Schanzenstraße wird in Nord-Süd-Richtung als Einbahnstraße eingerichtet.
- In beiden Straßen wird Tempo 30 angeordnet.

#### **begleitende Maßnahmen:**

- Installation von Geschwindigkeitsreduzierung/Bremsschwellen
- Einrichtung von Bike- Lanes nach DIN-Norm.
- Gestaltung der freigewordenen Verkehrsfläche (Fahrradaufsteller/Mietboxen/etc.)

### Begründung:

Die Erreichbarkeit der eigenen Wohnung, sei es mit dem eigenen PKW oder mit Carsharing muss für die heterogene Anwohnerschaft zur logistischen Bewältigung des Alltags gewährleistet bleiben. Dies gilt ebenso für ansässige mittelständische Betriebe, Freiberufler, Einzelhändler und Gastronomiebetriebe.

Die Beobachtung von Anwohnern zeigt, dass Straßenbaumaßnahmen in den betroffenen Straßen, die zu temporären Einbahnstraßenregelungen geführt haben, sofortige Wirkung in Form von deutlich reduzierten Verkehrsströmen erkennen ließen.

Durch den einspurig geführten MIV werden Verkehrsflächen frei und so kann Platz geschaffen werden für andere Verkehrsteilnehmer wie Fahrräder und Fußgänger.

Die Neuordnung des Parkraums sowie die Aufwertung der Nebenflächen sind ein nächster Schritt.