

## **Offener Brief**

Herrn  
Senator Dr. Michael Freytag  
Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt  
Stadthausbrücke 8

20355 Hamburg

8.Dez.2004

### **Fußgänger- und Fahrradverkehr in der Hafencity**

Sehr geehrter Herr Senator,

das Zukunftsrats-Projekt „Nachhaltige Mobilität in der Hafencity“ hatte sich zum Ziel gesetzt, in dem neuen Stadtteil mit seinen City-Verbindungen besonders attraktive Bedingungen für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger- und Fahrradverkehr) zu erreichen.

Wir haben viele Gespräche mit Damen und Herren Ihres Hauses, mit Mitgliedern der Bürgerschaft und Beschäftigten der Hafencity GmbH geführt und in viele Entwürfe, Pläne und Drucksachen Einsicht nehmen können. Niemand stellte in Frage, dass der nicht motorisierte Verkehr die bei weitem nachhaltigste, sozial- und umweltverträglichste Form der Mobilität ist.

Dennoch ist unser Fazit ernüchternd: Ohne sehr viel Mut und einen starken politischen Willen auf höchster Ebene ist eine Änderung der Verkehrskonzeption zugunsten einer nachhaltigen Entwicklung in Hamburg selbst in einem Neubaugebiet nicht zu erreichen. Dieser Mut und Wille ist für uns derzeit nicht erkennbar. Vielmehr ist das Beharrungsvermögen der komplexen Entscheidungsstrukturen so groß, dass neue, auch politisch geförderte Ansätze sich bislang nicht durchsetzen. Die Straßenverkehrsplanung folgt in der Hafencity weitgehend dem traditionellen Verfahren:

- Festlegung der Straßenraumbreiten nach stadtgestalterischen Aspekten und durch Blockgrößen, Baumassen und Gebäudenutzungen, die im Interesse zukünftiger Investoren eher groß und intensiv angesetzt werden – zulasten der Straßenbreite;
- Errechnung des Quell- und Zielverkehrs aus den geplanten Gebäudenutzungen;
- rechnerische Verteilung der Verkehrsteilnehmer auf die Verkehrsträger Kfz, ÖPNV, nicht motorisierter Verkehr nach dem Modal-Split-Schlüssel für Hamburg;

- Gestaltung der Fahrbahn- und Knotengestaltung an der so bestimmten Kfz-Dichte;
- Anlage von Fußgänger- und Radverkehrsverbindungen im Rahmen des verbleibenden Straßenraums - auch die „Planungshinweise für Stadtstraßen Teil 9, Anlagen des Radverkehrs“ (PLAST 9) richten sich nach dieser Kfz-Dichte.

Obwohl der Senat in der Hafencity von einem erhöhten Fußgänger- und Radverkehrs-Anteil von 30% ausgeht (Antwort auf die Kleine Anfrage 18/634), wurde an den dargestellten Vorgaben (etwa dem Modal Split) nichts geändert. Die städtebaulichen Leitlinien für die Investoren-Ausschreibung des Überseequartiers treffen keinerlei Aussagen zum Radverkehr.

Die inzwischen vorliegenden Straßenplan-Entwürfe offenbaren nach Auskunft aus Ihrem Hause, dass der vorab festgelegte Straßenraum kaum ausreicht, auch nur die errechneten Kfz-Verkehre aufzunehmen, geschweige denn attraktive Rad- und Fußverbindungen sicherzustellen. Der Straßenraum sei bis zum Äußersten ausgereizt. Auf einzelne Fußgänger- und Fahrradüberwege wurde verzichtet, um den Kfz-Verkehrsfluss nicht zu behindern. Die gebotene Abwägung zwischen den verschiedenen Interessen der Sicherheit, der Stadtgestaltung und der einzelnen Verkehrsträger sei sehr schwierig und fordere von allen Kompromisse.

Wir konnten sehen, dass dies nicht nur, aber besonders zulasten des nicht motorisierten Verkehrs geht: Außerhalb der Promenaden sind Bürgersteigbreiten alles andere als großzügig. Radfahrstreifen, die Radfahrern viele Vorteile bieten, aber Fahrbahnfläche statt Bürgersteigfläche beanspruchen, sind nirgends vorgesehen. Radwege werden zum Teil als einseitige Zweirichtungswege angelegt, die nicht nur besonders gefährlich sind, sondern auch in Knotenbereichen zu Problemen führen – so fehlen etwa Aufstellflächen für Abbieger im Gegenverkehr. Die Radwegeführung in Kreuzungsbereichen ist umständlich und zeitraubend. Die den Radfahrern in West-Ost-Richtung empfohlenen untergeordneten Straßen mit Mischverkehr verlaufen zum Teil im Zick-Zack und kreuzen Hauptverkehrsstraßen. Schließlich sei aus stadtgestalterischen Gründen beim Magdeburger Hafen eine farblich unauffällige Radwege-Pflasterung vorgesehen - ähnlich wie beim Hauptbahnhof. Die Folge wäre – wie dort – ein ständiger Konflikt zwischen Radfahrern und Fußgängern, dem die Planung gerade vorbeugen sollte (vgl. Senatsdrucksache 2003/1544 - Ausschreibung Überseequartier).

Wir unterstellen gerne, dass alle an der Straßenplanung Beteiligten sich sehr um eine gerechte Abwägung aller Interessen bemühen. Solange aber die vorab festgelegte Gesamtstraßenbreite in diese Abwägung nicht eingeht und die *errechnete* Kfz-Dichte die Leitkonstante der Straßenplanung bleibt, hat der nicht motorisierte Verkehr auf der Straße keine Chance auf gleichberechtigte Berücksichtigung.

Uns ist bewusst, dass die eingesehenen Entwürfe der Planungsbüros, die Ihr Haus inzwischen an die Beteiligten versandte, nicht den verbindlichen Endzustand darstellen. Insbesondere die großen Verkehrsknoten sind nach Auskunft Ihrer Mitarbeiter/innen noch stark in der Diskussion. Auch die Investoren pflegen mit ihren Konzepten noch eigene Vorstellungen

zur Straßenausführung und -gestaltung verbinden - die selten den Fußgänger- und Fahrradverkehr begünstigen. Der Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 32 / Hafencity 1 (Bürgerschaftsdrucksache 18/377) zeigt jedenfalls, dass die konkrete Bauleitplanung bei Straßenbreiten, Verkehrs- und Freiraumgestaltungen Korrekturen früherer Entwürfe ermöglicht.

Deswegen gibt der Zukunftsrat Hamburg das Ziel einer nachhaltigen Mobilität in der Hafencity nicht auf. Dieses ist jedoch bei feststehenden Gesamtstraßenbreiten nur zu erreichen, wenn die weitere Planung nicht nur den Straßenraumbedarf des errechneten Kfz-Aufkommens zugrunde legt, sondern Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Hafencity einbezieht. Wir schlagen dazu die konsequente Sperrung des Boulevards am Magdeburger Hafen für Kfz (außer Lieferverkehr) vor. Dies würde auch den Fußgänger- und Fahrradverkehr in der Verlängerung zum Domplatz und Jungfernstieg begünstigen. Auch im übrigen wäre bei der Anzahl der Fahrspuren und bei der Knotengestaltung in Kauf zu nehmen, dass die Kapazität nur für eine reduzierte, nicht für die errechnete Kfz-Last ausreicht. Nur wenn öffentlicher Nahverkehr und nicht motorisierter Verkehr einen Teil des errechneten Kfz-Verkehrs übernehmen, kann nachhaltige Mobilität gefördert werden. Nur so werden die Bekenntnisse aller Parteien - auch der Bundes-CDU - zu einem Ausbau des nachhaltigen Fahrradverkehrs (zuletzt Bundestags-Drucksachen 15/3467 und 15/4105) glaubwürdig.

Sehr geehrter Herr Senator, der Zukunftsrat wird die Verkehrsplanung für die Hafencity und die Verbindungen zur City auch weiterhin mit großem Interesse verfolgen. Wir wünschen uns sehr, dass Sie die Maxime des Regierungsprogramms - „das Prinzip der Nachhaltigkeit wird zentral verankert und soll in allen Politikfeldern angemessene Berücksichtigung finden“ - hier mutig und tatkräftig umsetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Jochen Menzel

- Sprecher -

PS. Wie viel Mut zur nachhaltigen Mobilität andernorts aufgebracht wird, zeigt Paris: Dort lässt der Bürgermeister die je 3 Richtungsspuren des höchst verkehrsreichen Boulevards Magenta (2,1 km) in jeweils eine Bus-, *eine* Kfz- und eine geschützte Fahrrad-Spur umbauen und den Bürgersteig erweitern, um die Straße zu einem „zivilisierten Raum“ umzugestalten. (Siehe Foto von Stefan Warda, ADFC).