



Nachhaltige Mobilität in der Hafencity

Eine vom Zukunftsrat Hamburg initiierte Arbeitsgruppe verfolgt das **Ziel**, dass in Hafencity und Innenstadt möglichst günstige Bedingungen für den nichtmotorisierten Individualverkehr (Fußgänger- und Radverkehr) geschaffen werden. Noch kann weitgehend vermieden werden, dass sich die in der übrigen Stadt auftretenden Raumkonkurrenz-Konflikte zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern in der Hafencity wiederholen.

1. Die Arbeitsgruppe **geht aus** von einem wachsenden und in Zukunft **hohen Anteil des nichtmotorisierten Individualverkehrs** in Hafencity und Innenstadt:
 - Der Verkehrszählungs-Index für Hamburgs Stadtstraßen weist seit Jahren einen steigenden Fahrrad-Verkehr aus. Der Fahrradmarkt boomt.
 - Die wachsende Neugier von Hamburgern und Touristen auf die Hafencity wird am besten zu Fuß oder mit dem Fahrrad befriedigt: Man kommt fast überall hin und kann jederzeit Zwischenstopps einlegen, die Richtung ändern oder Kehrtwendungen machen. Das Erlebnis- und Entdeckungsbedürfnis wird auch lange nach Fertigstellung der Hafencity anhalten.
 - Die Hafencity bekommt mit Wohnungen, Arbeitsplätzen und Sehenswürdigkeiten auf engem Raum eine Fülle von Quellen und Zielen für den Kurzstrecken-Verkehr. Für diese Distanzen – einschließlich der Verbindungen zur Innenstadt – ist das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel (Erfahrung der Kurierdienste).
 - Der öffentliche Nahverkehr in der Hafencity wird lange auf Busse angewiesen bleiben, die selten schneller sind als das Fahrrad. Eine unterirdische U-Bahn kann das Seh- und Erlebnisbedürfnis der Fahrgäste nicht befriedigen.
 - Sowohl die HVV-Tarife als auch die Benzinpreise sind bereits sehr hoch und sollen weiter steigen. Dies begünstigt das kostenlose Zu-Fuß-Gehen und Radfahren.
 - Das zunehmende Gesundheits- und Fitnessbewusstsein der Bevölkerung fördert den nichtmotorisierten Individualverkehr als effiziente „Bewegungstherapie“. Dies gilt besonders für die erwarteten eher jüngeren Einwohner der Hafencity.
2. Die Arbeitsgruppe **begrüßt diese Trends und will sie fördern**, weil der nichtmotorisierte Individualverkehr die nachhaltigste und **zukunftsfähigste Art der Mobilität** ist:
 - Zu-Fuß-Gehen und Radfahren sind ökologisch nachhaltig, da sie kaum Rohstoffe verbrauchen. Sie tragen damit zum Ressourcenschutz als einem (Nachhaltigkeits-) Ziel der wachsenden Stadt bei.
 - Der nichtmotorisierte Individualverkehr emittiert kein CO₂ oder andere schädliche Gase. Damit schützt er das Klima, wozu sich die Stadt im Klimabündnis und im Leitbild der wachsenden Stadt verpflichtete.
 - Zu-Fuß-Gehen und Radfahren sind praktisch geräuschlos. Ihre Förderung bietet sich als Maßnahme zur rechtlich geforderten Lärminderung an.
 - Nichtmotorisierter Individualverkehr belebt den öffentlichen Raum, ohne zu stören, und sorgt so für eine angenehme Atmosphäre für Gastronomie und Einzelhandel.

- Ein attraktiver Elbwanderweg und Elbe-Fernradweg fördert den Tourismus. Dies ist ausdrücklich Ziel der wachsenden Stadt.
 - Zu-Fuß-Gehen und Radfahren sind sozial nachhaltig: Sie sind wenig unfallträchtig, sehr kostengünstig und kommunikativ. Radfahren sichert Mobilität auch für Personen, die noch nicht oder nicht mehr Auto fahren dürfen. Dies begünstigt die angestrebte Ansiedlung von Familien und eine ausgewogene Mischung der Wohnbevölkerung.
 - Der nichtmotorisierte Individualverkehr fördert die Gesundheit und damit indirekt die finanzielle Nachhaltigkeit im öffentlichen Gesundheitswesen.
3. Die Arbeitsgruppe **vermisst** bei den bisherigen Planungen **angemessene Bedingungen** für den nichtmotorisierten Individualverkehr:
- Der Verkehrsentwicklungsplan des Senats von 2004 enthält keine konkreten Aussagen, geschweige denn Förderungszusagen zum nichtmotorisierten Individualverkehr.
 - Die verbindlichen städtebaulichen Leitlinien für die Ausschreibung Überseequartier der Hafencity enthalten zwar allgemeine Aussagen zum Fußgänger-, aber keinerlei Vorgaben zum Fahrradverkehr.
 - Pläne zur Gestaltung der Kreuzungsanlage Brooktor / Sandtorkai orientieren sich vorrangig an Aspekten der Leichtigkeit des (schweren) Kfz-Verkehrs. Eine Berücksichtigung von Aspekten der Stadtgestaltung und der „Erlebnis-Mobilität“ von Fußgängern und Radfahrern ist für diese wichtige Verbindung zur Innenstadt nicht erkennbar.
 - Erste Straßenneugestaltungen (Sandtorkai, Kibbelstieg) und die Straßen der Speicherstadt als Verbindungen zur Innenstadt sind für einen anwachsenden nichtmotorisierten Individualverkehr nicht attraktiv.
4. Die Arbeitsgruppe **regt** für den Bereich der Hafencity und ihre Innenstadt-Verbindungen ein **Gesamtkonzept** zur Straßen-, Wege- und Freiraumgestaltung **an**, das den nichtmotorisierten Individualverkehr gezielt fördert und nicht als „Restgröße“ behandelt.
- Bei der Festlegung der Straßenbreite und ihrer Aufteilung ist der nichtmotorisierte Individualverkehr entsprechend seiner Wachstums- und Nachhaltigkeitspotentiale angemessen zu berücksichtigen.
 - Hinsichtlich des Radverkehrs sollte von der Netzstruktur des „Radverkehrskonzepts Hafencity“ von 2001 (Fa. Argus) ausgegangen werden.
 - Die neuesten verkehrswissenschaftlichen Erkenntnisse zur Sicherheit und Bequemlichkeit von Fahrstreifen für Radfahrer sowie die Möglichkeiten der Straßenverkehrsordnung sollten zur Förderung des nichtmotorisierten Individualverkehrs genutzt werden. Die normierten Regelanforderungen an Radwege sind durchgängig einzuhalten.
 - Die Trassenführung und –Abmessungen des Elbwanderweges und des Elbe-Fernradweges durch die Hafencity einschließlich der Verbindungen zum bestehenden Verlauf sollten insgesamt festgelegt und für die weitere Hafencityplanung verbindlich vorgegeben werden.
 - Mit Entwürfen für die Straßen-, Wege- und Freiraumgestaltung für den nichtmotorisierten Individualverkehr sollte ein Planungsbüro mit entsprechendem Profil und Ruf beauftragt werden. Mitglieder der Arbeitsgruppe können Ihre Kompetenz bei der Auswahl einbringen.
5. Die Arbeitsgruppe **strebt** einen **Dialog an** mit den zuständigen Planern der Hafencity Hamburg GmbH, der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt und mit den zuständigen Fachpolitikern der Bürgerschaftsfraktionen.