

HafenCity: Zäh fließender Verkehr mit Stauungen

In vielen Städten sind Kreisverkehre eine gute Alternative zu Ampelkreuzungen. Warum gibt es in Hamburg so wenige davon?

Von [Dorothea Heintze](#)

Zäh fließender Verkehr mit Stauungen – Seite 1

Quer durch die HafenCity verläuft die Shanghaiallee. Vierspurig trennt sie Westhafencity vom zentralen Park des Viertels mit seinen Spielplätzen und vier Kindergärten. Auf einem Abschnitt von nicht einmal 600 Metern gibt es vier Ampelkreuzungen. Um die Ecke liegt die HafenCity Universität, gegenüber soll ein Schulcampus für über 1.200 Schülerinnen und Schüler entstehen. Wollen die jungen Leute später mal hin- und herlaufen, müssen sie eine vier- oder sechsspurige Kreuzung überqueren.

Moderne Verkehrsplanung sieht eigentlich anders aus. Mit einem Kreisverkehr beispielsweise läuft der Autoverkehr langsamer, leiser und stetiger. Das Radeln ist entspannter. Seit Jahren wiederholen sich in vielen Stadtvierteln Hamburgs die gleichen Bilder: Ampeln werden ab- und Kreisel aufgebaut. Selbst im eng bebauten Eimsbüttel rückten die Bagger für den Kreisverkehr an, also dort, wo sich die Altbauten dicht an dicht drängen.

Auch die [HafenCity](#) ist dicht bebaut. Doch hier fallen sofort die vielen breiten Straßen ins Auge, die vielen Ampelanlagen. Die Konsequenz: Wer auf den breiten Straßen wie der Shanghaiallee oder der Versmannstraße im Auto aufs Gas drückt, schafft die grüne Welle. So rauscht der Verkehr oft sehr schnell durchs Viertel. Es gibt keinen einzigen Kreisverkehr. Warum ist das so?

Noch circa fünf bis zehn Jahre wird in der HafenCity gebaut. Bis dahin ist die HafenCity GmbH verantwortlich für die Verkehrsplanung. Die Antwort aus der Pressestelle kommt schnell und ist ausführlich. 2006 habe es mal einen Kreisverkehr vor der Elbphilharmonie gegeben. Im Laufe der Bauarbeiten für das neue Konzerthaus wurde klar, dass der Kreisel für den stärker werdenden Autoverkehr nicht mehr leistungsfähig genug war und durch eine Ampel ersetzt werden musste. Die HafenCity wurde als Durchgangsquartier geplant und ist noch lange nicht fertig. Irgendwann einmal sollen bis zu 20.000 Autos durch das Viertel geschleust werden, doch schon bei mehr als 10.000 Autos pro Tag kommt ein Kreisel an seine Leistungsgrenzen. Die Sicherheit von Radfahrerinnen und Fußgängern ist gefährdet. Fazit aus der Pressestelle: Kreisverkehre sind ein "sinnvolles verkehrspolitisches Instrument", doch in der HafenCity stößt es an seine "funktionalen, stadträumlichen und gestalterischen Grenzen".

Heike Sudmann, stellvertretende Fraktionsvorsitzende und verkehrspolitische Sprecherin der Linken in Hamburg, kann die Argumente nicht ernst nehmen und sagt: "Hier wurde einfach völlig widersprüchlich geplant – Architektur für das 21. Jahrhundert und Straßen von 1995." Das Hauptargument der HafenCity GmbH, an dieser Stelle gebe es zu viel Durchgangsverkehr und für den brauche es breite Straßen und große Kreuzungen, gilt nicht: "Wir wissen schon lange, wer Straßen baut, erntet Verkehr." Seit vielen Jahren engagiert sich Sudmann für die Verkehrsberuhigung, unter anderem in der HafenCity. Zu wenig Platz für Kreisel? "Lächerlich – wir reden über ein Neubaugebiet. Wenn es irgendwo Platz gibt, dann ja wohl da."

Solange die HafenCity hauptsächlich auf dem Reißbrett existierte und nur wenige Hundert Menschen am Sandtor- und Kaiserkai wohnten, konnten Straßen und Kreuzungen widerspruchlos geplant werden. Doch inzwischen leben um die 5.000 Menschen hier, in wenigen Jahren sollen es noch mal mehr als doppelt so viel sein. Fast ein Fünftel der heutigen Bewohnerinnen und Bewohner ist unter 18 Jahre alt, die Zahl junger Familien in der HafenCity liegt im Verhältnis zur Einwohnerzahl über dem Durchschnitt der Stadt, wie die HafenCity GmbH vor ein paar Wochen stolz verkündete: 2019 bei 22,6 Prozent in der HafenCity gegenüber 18 Prozent in ganz Hamburg. Junge Familien haben oft kein eigenes Auto, sondern ein Lastenrad und nutzen Carsharing. Jahrelang galten die Info-Veranstaltungen der HafenCity GmbH für neue Bewohner und Bewohnerinnen als eher dröge und langweilig. Mittlerweile geht es dort hoch her. Es wird gestritten und diskutiert. Warum, so fragen sich viele Anwohner, klappt in den Neubaugebieten von Wien oder Kopenhagen, was in Hamburgs Prestige-Vorzeigeviertel unmöglich scheint? Straßen nicht nur für Autos, sondern auch Radler und Fußgängerinnen zu bauen?

Erstaunlich ist in der Tat, dass beim Bau der HafenCity Fahrradwege nicht mitgeplant, oder wie es der Fahrradclub ADFC immer wieder betont, schlicht "vergessen" wurden. Dabei steigt der Radverkehr auch in Hamburg seit Jahrzehnten. Allein 2020, Corona-Jahr, um 33 Prozent. Mittlerweile wird zumindest nachgebessert und da, wo es geht, Fahrradstreifen ergänzt. Auf dem Sandtor- und Brooktorkai, der großen vierspurigen Ost-West-Querung zwischen Speicherstadt und HafenCity, ist eine Pop-up-Bikeline entstanden, eine "temporäre Radverkehrsanlage", die eine vorweggenommene Planung ermöglichen. Sprich: Sind sie einmal da, sollen sie getestet und dann in den Dauerbetrieb übernommen werden.

Hätte man den Verkehr gleich ganz anders planen müssen?

Wolfgang Weisbrod-Weber wohnt an der Shanghaiallee. Er ist Vorstand vom Netzwerk HafenCity e.V., der örtlichen Bürgerinitiative. Eine Stadt im 20. Jahrhundert "autogerecht" zu planen, "das war und ist absurd", so Weisbrod-Weber: "Wir kämpfen seit Jahren dafür, dass die vierspurigen Durchgangsstraßen reduziert werden." Nun freut er sich über erste Erfolge. Zum Beispiel auch in der Versmannstraße. Sie führt den Autoverkehr von den Elbbrücken quer durch das Wohn- und Geschäftsviertel in die City oder in den Westen der Stadt. Schon lange vor Planung und Bau der HafenCity drängelten sich an dieser Stelle, damals noch Freihafengebiet, täglich Tausende Schwerkraftlasten und Büropendler. Staus waren an der Tagesordnung. Das sollte sich mit dem Bau der HafenCity ändern und so wurden gewaltige Kreuzungen und eben auch die vier- und teilweise sogar

sechsspurige Versmannstraße und die Überseeallee wie eine Art Stadtautobahn von den Elbbrücken direkt in das Wohnviertel hinein geplant.

Heute wirkt das rückständig. Noch vor der offiziellen Einweihung der Versmannstraße wurden die Autospuren von vier auf zwei begrenzt. Das heißt, mehr Platz für die Radlerinnen und Radler und Fußgängerinnen und Fußgänger, erst mal nur für einen Versuchszeitraum von fünf Jahren. Ein Zurück am Ende der Testphase? Für Weisbrod-Weber undenkbar. Gerade hatte das HafenCity-Netzwerk den Verkehrssenator Anjes Tjarks zu einer Onlinediskussionsrunde eingeladen. Wie überall in der Stadt habe das Thema "weniger Autos, mehr Räder" nun endlich auch die HafenCity erreicht. Der Verkehrssenator sei mehr als offen gewesen für die Anliegen, die vierspurig geplanten Straßen langfristig wieder zurückzubauen. Und dann sprachen die Netzwerker auch noch das Thema Tempo 30 an, für das ganze Viertel. Aus ihrer Sicht ist das noch so eine Schwäche des HafenCity-Verkehrs.

Hätte man in der HafenCity den Verkehr gleich ganz anders planen müssen? Dennis Thering ist Fraktionsvorsitzender der CDU. 2019 hat er als verkehrspolitischer Sprecher eine Kleine Anfrage im Senat gestellt: "Sind Kreisell die bessere Kreuzung – werden Kreisverkehre in der hamburgischen Verkehrsplanung ausreichend berücksichtigt?" In der heute noch öffentlich zugänglichen Anlage liest man eine lange Liste von realisierten und eben auch nicht realisierten Kreisellen in vielen Bezirken in Hamburg. Klar wird: Kreisell sind keine Lösung für jeden Einzelfall, aber sie helfen bei der Verkehrsberuhigung in vielen dieser Einzelfälle. Sie verstetigen den [Verkehr](#), senken die Lärmbelästigung, sind günstiger im Unterhalt als Ampelanlagen und bis zu einer gewissen Größe auch sicherer für den Rad- und Fußgängerverkehr. Für Dennis Thering ist daher klar: "Gerade in Neubauvierteln wie der HafenCity gehe ich selbstverständlich davon aus, dass diese Alternative tatsächlich auch immer geprüft worden ist."

Verkehrsplanung ist hochkomplex. Zahlreiche Disziplinen sind gefragt. Ingenieurinnen und Freiraumplaner, Architekten, Sicherheitsexpertinnen, Verkehrsforscherinnen, Techniker, oder wie im Falle der HafenCity, die an die historische Speicherstadt grenzt, auch das Denkmalschutzamt. Dementsprechend verwirrend und breit auch die Zuständigkeiten bei den Behörden. Hauptverantwortlich und Entscheiderin ist neben der HafenCity GmbH die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, doch mitreden tun mehr. Vieles, so verrät es ein Stadtplaner im Hintergrundgespräch, werde zwar kreativ und zukunftsweisend geplant, doch dann kämen die Bedenkensträger, in der Verwaltung, in der Politik oder oft auch mit der Macht eines Vetos von der Polizei und Feuerwehr. *Safety first* eben.

Professor Carsten Gertz ist Verkehrsplaner an der TU Harburg und Mitglied im Aufsichtsrat der HafenCity. An vielen Planungen in der HafenCity war er direkt beteiligt und versteht den Ärger. Zu viele Autos, zu wenig Platz für Fahrräder und zu viel konventionelles Denken. Eine Generalkritik jedoch will er nicht gelten lassen. Vieles sei gut gelaufen. Zum Beispiel habe man hier erst die U-Bahn, also den öffentlichen Nahverkehr mit der derzeitigen Endhaltestelle Elbbrücken geplant, und dann die anschließende Bebauung. Gut für die öffentliche Infrastruktur. Private Autostellplätze in den neuen Tiefgaragen sind mittlerweile begrenzt, außerdem habe sich die HafenCity in den letzten Jahren zu einem Modellviertel für Elektromobilität entwickelt, der Mitbau von Ladestationen ist Vorschrift. Wer auf den wenigen Parkplätzen an den Straßen sein Auto abstellen will, muss zahlen. Sinnvoll, denn auch der stehende Verkehr, also zu viele parkende Autos, sind ein Problem.

Weniger zufrieden ist der Professor mit der "generellen Straßenraumplanung". Wer Straßen baut, muss nicht nur darauf achten, dass der Verkehr schnell und sicher fließt. Genauso wichtig sei, ob Fußgängerinnen und Radler auf den Straßen angemessen Platz finden würden. Doch in der HafenCity habe von Anfang an die Leistungsfähigkeit der Straßen und Kreuzungen im Vordergrund gestanden. So viele Autos wie möglich so schnell wie möglich durch das Viertel zu bringen.

Hin und wieder lehrt Gertz in der HafenCity Universität. Aus einem Vorlesungssaal kann er die sechsspurige Kreuzung an der Überseeallee überblicken. Gerade jetzt in Corona-Zeiten ist es dort oft gähnend leer. Kaum Autos, aber ständiges Rot-Grün und Tick-Tock der Ampeln. Und bei diesem Anblick fragt sich dann auch der Verkehrsforscher Carsten Gertz: "Hätte es da nicht elegantere Lösungen gegeben?"

Quelle: <https://www.zeit.de/hamburg/2021-03/hafen-city-strassenverkehr-kreisverkehr-ampel-hamburg-mobilitaet>