

Verkehr in der HafenCity

Stadtautobahn oder lebenswerte Straßenräume?

Von Wolfgang Weisbrod-Weber

Ganz allgemein betrachtet scheint es, zumal aus der Autofahrerperspektive, erst einmal wenig Probleme mit dem Verkehr in der HafenCity zu geben. Der Verkehr fließt, Staus gibt es keine und auch keine nennenswerten Unfälle – sogar die Klagen über mangelnde Parkplätze haben nachgelassen. Schaut man etwas genauer und fasst man unter das Thema Verkehr die Situation im Straßenraum im Ganzen, so ändert sich das Bild. An den mehrspurigen Straßen ist zum Beispiel schon jetzt ein Gespräch in normaler Lautstärke kaum möglich, unter Corona-Abstands-Bestimmungen erst recht nicht, und so kann sich dort auch kein nachbarschaftliches Leben im Straßenraum entwickeln. Die Shanghaiallee, in den Broschüren der HafenCity Hamburg GmbH als „boulevardartig“ beschrieben, ist für Fußgänger*innen und Anwohner*innen ein toter Ort. Außengastronomie wie etwa am Café Elbfaire oder bei der Holsten-Bäckerei sind praktisch unmöglich.

Diese Beobachtung, die jede Spaziergängerin und jeder Spaziergänger an einem beliebigen Werktag machen kann, ist auch wissenschaftlich belegt. Die schalltechnische Untersuchung der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) von 2017 zeigt, dass die Lärmbelastung im Korridor Versmannstraße/Überseeallee/Shanghaiallee weit über den gesetzlichen Grenzwerten liegt. Und bei den Schadstoffen sieht es nicht viel anders aus: Nach der Luftschadstoffanalyse der BSW, ebenfalls von 2017, liegt auch die Belastung mit Stickoxiden im Korridor Versmannstraße/Überseeallee/Shanghaiallee schon jetzt über den gesetzlichen Grenzwerten, die mit Feinstaub liegt zwar leicht darunter, aber über den Grenzwerten der WHO.

Was tun, um eine lebenswerte Aufenthaltsqualität im Quartier zu schaffen, dabei die Schadstoffe und den Lärm zu verringern und die Klimaziele zu erreichen?

Die Verkehrsplanung und -führung in der HafenCity schafft schon jetzt einen Zustand, bei dem an den mehrspurigen Straßen, die das Quartier durchziehen, nachbarschaftliches Straßenleben, eine lebendige Quartierskultur praktisch unmöglich ist – und der gleichzeitig die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung zumindest an manchen Orten bereits überschreitet. Und dabei stehen wir, was den motorisierten Verkehr angeht, erst am Anfang. Bei der letzten dem Netzwerk HafenCity e.V. bekannten Verkehrszählung, im März 2018, fuhren etwas mehr als 14.000 Fahrzeuge täglich am Knoten der damals verlegten Versmannstraße und der Zweibrückenstraße in die HafenCity. In der uns bekannten jüngsten Prognose von August 2019, werden für die Einfahrt in die HafenCity von den Elbbrücken 36.000 Fahrzeuge geschätzt, also deutlich mehr als doppelt soviel. Und dabei ist der zusätzliche Verkehr, den das südliche Überseequartier generieren wird, noch nicht einmal berücksichtigt.



Vierspurig ausgebauter Innenstadtzubringer Shanghaiallee: Raumbreite ca. 33 m, 4 Spuren für Kfz., schmale Fuß- und Radwege, knapper Grünstreifen. Prognose Verkehrsbelastung: Frequenz bis zu 21.300 Kfz. je Tag.

© IRIS NEITMANN



Zweispurig ausgebaute Hauptverkehrsader Osterstraße: Raumbreite ca. 33 Meter, 2 Kfz.-Spuren abwechselnd mit/ohne Mittelgrün, begrünte Bauminseln, belebte Gehwege. Verkehrsbelastung: Frequenz bis zu 13.000 Kfz. pro Tag.

© IRIS NEITMANN

Was also tun, um eine lebenswerte Aufenthaltsqualität im Quartier zu schaffen, dabei die Schadstoffe und den Lärm zu verringern, und damit auch einen Beitrag zur Erreichung der Hamburger Klimaziele – CO₂-neutral bis 2040 – zu leisten? Für das Netzwerk HafenCity gibt es eine ganze Palette von Maßnahmen, die Abhilfe schaffen würden – Tempo 30 für die ganze HafenCity, eine Beschränkung des Schwerverkehrs, eine anwohnerfreundliche Führung des Verkehrs zu und vom zukünftigen südlichen Überseequartier, Verbesserungen an den Fuß- und Radwegebeziehungen. Eine Forderung aber bildet derzeit den Kern der Aktivitäten des Netzwerks für mehr Aufenthaltsqualität in der HafenCity: Der Rückbau der mehrspurigen Straßen im Quartier.

Ein Rückbau der mehrspurigen Straßen hätte vor nicht allzu langer Zeit noch utopisch geklungen, jetzt ist er, davon ist das Netzwerk überzeugt, durchaus in den Bereich des Möglichen gerückt. Die Versmannstraße ist bereits zum großen Teil, zumindest bis 2025, auf zwei Spuren reduziert worden. Eine Entscheidung, die mit einer Anregung aus der Anwohnerschaft auf einem Verkehrsseminar des Netzwerks 2017 begann und die dann vom Netzwerk hartnäckig weiterverfolgt und schließlich von der HafenCity Hamburg GmbH kreativ umgesetzt wurde. Nun plant der Verkehrssenator Dr. Anjes Tjarks (Grüne) als Test

eine temporäre „Pop-Up-Bikelane“ für den Sandtor- und Brooktorkai, was auch zur Reduzierung um eine Fahrspur führen würde. Das Netzwerk argumentiert, auch im direkten Gespräch mit dem Senator im Januar 2021, dafür, den Sandtor- und Brooktorkai gleich um zwei Spuren zu reduzieren und damit gleichzeitig den Zugang zum Weltkulturerbe vernünftig und fußgängerfreundlich zu gestalten. Sind aber die beiden großen Ost-West-Trassen der HafenCity – Versmannstraße und Sandtor-/Brooktorkai – erst einmal auf zwei Spuren reduziert, besteht kein Grund mehr die Nord-Süd-Verbindungen, also Shanghaiallee, Osakaallee, Am Sandtorpark und Großer Grasbrook vierspurig (oder für die Osakaallee dreispurig) zu lassen. Das gleiche gilt auch für die Überseeallee als Fortsetzung der Versmannstraße.

Übrigens: Einen Rückbau hat es ja auch anderswo in Hamburg schon gegeben; erinnert sei zum Beispiel an die Osterstraße, die den gleichen Straßenquerschnitt aufweist wie die Shanghaiallee. Und beim Rückbau der mehrspurigen Straßen geht es dem Netzwerk einerseits um die Verhinderung einer weiteren Verschlechterung der Lärm- und Schadstoffbelastung, denn große Straßen ziehen große Verkehre an. Es geht andererseits aber auch darum, lebenswerte Straßenräume zu schaffen. Dazu wird das Netzwerk mit Unterstützung der HafenCity Hamburg GmbH am 16. März einen virtuellen Workshop durchführen. Anwohnerinnen und

Anwohner sollen dort ihre Vorstellungen von der Nutzung frei werdender Straßenräume entwickeln und diskutieren. So erhofft sich das Netzwerk, der derzeitigen Tristesse an den vierspurigen Straßen im Quartier wie der Shanghaiallee oder der Überseeallee die Vision eines lebendigen Straßenbilds entgegenzusetzen zu können.

INFO

Die Verkehrs AG im Netzwerk HafenCity e.V. mit Unterstützung der HafenCity Hamburg GmbH veranstalten gemeinsam am 16. März ein virtuelles Verkehrsseminar zum Thema „Nutzung von frei werdendem Straßenraum“. Mit den Anwohner*innen der HafenCity sollen gemeinsam Visionen entwickelt werden. Es sollen konkrete Konzepte für die Behörden und andere Akteure entstehen. Anmeldung unter: netzwerk-hafencity.de/news-events



WOLFGANG WEISBROD-WEBER lebt in der HafenCity, ist stellv. Vorsitzender des Netzwerks HafenCity e.V. und hat u.a. im Generalsekretariat der Vereinten Nationen in New York gearbeitet.