

# Netzwerk HafenCity e. V.

## – Themenpapier Verkehr – 09.01.2021

### Thema 1: Rückbau der mehrspurigen Straßen

#### 1 – Situation:

##### **Schadstoffe:**

Lärm entlang Versmannstrasse/Überseeallee/Shanghaiallee: 71-73 dB(A) tags und 61-63 dB(A) nachts (siehe Begründung zum Bebauungsplan HafenCity 10, März 2020, Punkt 4.2.1., Prognose für 2030).

Stickstoffdioxid entlang Versmannstrasse/Überseeallee/Shanghaiallee: 42 ug/m<sup>3</sup> (siehe Begründung zum Bebauungsplan HafenCity 10, März 2020, Punkt 4.2.1.).

Feinstaub entlang Versmannstrasse/Überseeallee/Shanghaiallee: 23 (bzw. 28) ug/m<sup>3</sup> PM-10 und 14 (bzw. 17) ug/m<sup>3</sup> PM-2,5 (siehe Begründung zum Bebauungsplan HafenCity 10, März 2020, Punkt 4.2.1.).

Wir liegen also beim Lärm weit über den Grenzwerten des Bundesimmissionschutz-Gesetzes, bei den Stickoxiden leicht darüber und beim Feinstaub noch darunter (aber über den WHO Grenzwerten).

##### **Verkehr:**

Letzte (uns bekannte) Zählung: 14.312 Kfz/Tag am 20.03.2018 am Knoten verlegte Versmannstrasse/Zweibrueckenstrasse (ARGUS als Ergebnis eines Prüfauftrags der HafenCity Hamburg GmbH, dem Netzwerk vorgetragen am 21. August 2019).

„Prognose 2030“ (ARGUS): 27.900 Kfz (unter der Bedingung, dass weitere 27.500 Kfz über die Grossmarktbrücke abgeleitete werden!); die Verkehrszahlen im Bebauungsplan HafenCity 10 (März 2020), die sich ebenfalls auf das Prognosejahr 2030 beziehen, sind noch höher (30.364 Kfz/Tag für die Versmannstrasse, auch unter der Voraussetzung, dass die Großmarktbrücke gebaut ist, siehe Luftschadstoffuntersuchung zum B-Plan HC 10, Anlage 3, Seite 3).

Prognose ohne Großmarktbrücke: 36.000 (ARGUS als Ergebnis eines Prüfauftrags der HafenCity Hamburg GmbH, dem Netzwerk vorgetragen am 21. August 2019).

Wir müssen also davon ausgehen, dass sich der Verkehr, der in und durch die HafenCity fließt, in den nächsten Jahren mehr als verdoppeln wird (nämlich von den gezeigten 14.000 Kfz/Tag zu den ohne Grossmarktbrücke prognostizierten 36.000 Kfz/Tag); dabei ist der zusätzliche Verkehr, den das neue südliche Ueberseequartier generieren wird, noch *nicht* eingerechnet.

## 2 – Vorschläge zur Verringerung des Durchgangsverkehrs durch Rückbau der mehrspurigen Straßen:

Ausgangspunkt: Die Versmannstrasse ist auf einem Teilstück und temporär (bis 2025) zweispurig (Achtung: Es ist immer *die Gesamtzahl der Spuren* gemeint, d.h. zweispurig bedeutet eine Spur in jede Richtung!); eine Pop-Up Bikelane für Sandtorkai und Brocktorkai ist geplant: d.h. die großen Ost-West Verbindungen in der HafenCity sind schon verschmälert oder werden es demnächst sein.

Vorschlag 1: Sandtorkai und Brocktorkai nicht um eine Spur verringern, sondern um zwei, konkret um die beiden nördlichen Spuren (möglicherweise auch temporär bis 2025, analog zur Versmannstrasse); damit könnte man gleichzeitig die südliche Seite des Weltkulturerbes (zur Zeit ein Parkplatz praktisch ohne Fussweg) vernünftig gestalten.

Vorschlag 2: Wenn die beiden großen Ost-West Verbindungen nicht mehr vierspurig sind, besteht kein Grund, dass die Nord-Süd Verbindungen (=Shanghaiallee, Osakaallee, Am Sandtorpark, Grosser Grasbrook) mehr als zwei Spuren haben; man könnte dort also auch die Fahrstreifen reduzieren auf einen pro Richtung, zumindest temporär (bis 2025 analog zur Versmannstrasse).

## Thema 2: Verkehrsführung südliches Überseequartier

### 1 – Situation

Derzeitige Planung für das südliche Überseequartier: 200 Flächen für Retail-, Gastronomie-, Kultur-, Fitness- und Entertainmenteinheiten sowie drei Hotels und ein Kreuzfahrtterminal plus Büros und Wohnungen; dies ist, im Vergleich zur ursprünglichen Planung von 2007, eine deutliche Vergrößerung jener Flächen, die viel Verkehr anziehen (Einzelhandel und Gastronomie), dazu kommt der Wegfall ursprünglich geplanter öffentlicher Straßen (New-Orleans-Strasse und Überseeplatz).

Geplante Führung des Anlieferverkehrs: Versmannstrasse-Überseeallee-Shanghaiallee-Brooktorkai-Osakaallee = Einmal um den Block, durch Straßen mit Wohnbebauung, um den Linksabbieger hinter der Magdeburger Brücke zu vermeiden.

Die Frage des Linksabbiegers hinter der Magdeburger Brücke: Nach Berechnungen von ARGUS (Prüfauftrag der HafenCity Hamburg GmbH, dem Netzwerk vorgetragen am 21. August 2019) ist eine Linksabbiegespur nicht möglich, weil es dann in der Spitzenverkehrsstunde, bei Einhaltung der höchstzulässigen Ampelzeitumlaufzeit von 90 Sekunden, zum Rückstau kommen kann. Wir denken, dass dieses Hindernis überwindbar ist, z.B. durch Verringerung des Verkehrs (siehe oben) oder eine intelligente Ampelschaltung für diese eine Stunde des Spitzenverkehrs, die z.B. einen Teil des Verkehrs auf die Shanghaiallee umleitet.

Planung des Verkehrs um das Einkaufsquartier: Entgegen früherer Zusicherungen (nämlich dass der Anliefer- und Entsorgungsverkehr im Einkaufsquartier ausschließlich unterirdisch abgewickelt wird) sieht die derzeitige Planung zumindest zwei sog. „Loading Docks“ vor, bei denen Lkws über Fahrradstreifen und Bürgersteig ins Erdgeschoss einfahren; hinzu kommt eine Radwegführung mit häufigen Unterbrechungen (z.B. in der San-Francisco-Strasse drei Unterbrechungen durch Loading Dock, Bushaltestelle und Taxistand) und Querungen von Autospuren (z.B. in der Überseeallee direkt an der Ausfahrt einer großen öffentlichen Tiefgarage).

### 2 – Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrsführung für das südliche Überseequartier

Vorschlag 1: Verringerung des Verkehrs durch Rückbau der vierspurigen Zubringerstrasse (siehe oben).

Vorschlag 2: Verringerung des Verkehrs und der Luft- und Lärmbelastung durch Einrichtung eines zentralen Logistklager in der Peute mit Anlieferung per elektrisch oder mit LNG angetriebenen Schute (das ist nicht unrealistisch: Der gesamte Abraum des Tiefbaus wurde per Schute abtransportiert!) oder, alternativ oder zusätzlich: zentrales Logistklager in der Peute mit Anlieferung per E-Lkw in bestimmten Zeitfenstern mit Linksabbieger hinter der Magdeburger Brücke (siehe oben zum Linksabbieger).

Zu diesem Thema sagte der damalige Unibail Projektleiter Hartung am 18. September 2017 der Tageszeitung „Die Welt“: „Das Lieferkonzept für alle Gewerbetreibenden im Komplex wird so sein, dass wir eine zentrale Sammelstelle haben werden, von wo aus Ware mit Elektro-LKW zum Quartier weitertransportiert wird.“ Die jetzige Projektleitung sollte an diese Erklärung erinnert werden. Auch in Drucksache 21/11095 (Antwort auf eine schriftliche Kleine Anfrage) beschreibt der Senat die Einrichtung eines zentralen Logistikhafens mit Konzentration und Bündelung des Anlieferverkehrs als Möglichkeit.

Vorschlag 3: Verlagerung der „Loading Docks“ in die Tiefgarage, so dass die Rad- und Fußwege nicht unterbrochen ist und die Einstufung von „Am Dalmankai“ als Fahrradstrasse, da hier auch eine Kita und eine Grundschule liegen.

## Thema 3: Reduzierung von Bus- und Lkw-Verkehr

Zur Zeit fahren immer noch Touristenbusse durch Wohngebiete; dies sollte untersagt werden; außerdem sollte es zur Verringerung des Straßenlärms (siehe oben) ein Durchfahrtsverbot für Lkws zumindest nachts geben.

## Thema 4: Tempo 30

Tempo 30, wenn systematisch eingeführt und gründlich überwacht, hat einen positiven Einfluss auf alle negative Faktoren des Verkehrs: Feinstaub, Schadstoffe, Lärm, und Sicherheit.

Vorschlag 1: Tempo 30 in der ganzen HafenCity; uns ist bewusst, dass dem Vorschriften aus der Strassenverkehrsordnung entgegenstehen, nichtsdestotrotz ist die Forderung für uns so offensichtlich vernünftig, dass wir sie weiter erheben – die Strassenverkehrsordnung ist von Menschen gemacht und kann auch von Menschen verändert werden.

Vorschlag 2: Ein Flickenteppich von Tempo-30-Abschnitten durch konsequente und kreative Ausnutzung der jetzt bestehenden Regeln, vor allem vor sozialen Einrichtungen, Kitas und Schulen; Kitas (und die geplante Campusschule) haben in der HafenCity Adressen von beruhigten Straßen, aber der tatsächliche Zugang findet über mehrspurige Straßen statt; Altenwohnungen (Marthastiftung im Kaiserkai) und Behindertenwohngemeinschaften (mit Adresse in der Shanghaiallee) wurden bisher nicht berücksichtigt; auch die Ausnahmeregelungen für die Einrichtung von Tempo-30-Abschnitten zur Reduzierung von Lärm und zur Erhöhung der Sicherheit sollten konsequent, kreativ und anwohnerfreundlich angewendet werden.

Vorschlag 3: Tempo 30 im ganzen Quartier bei Nacht als Übergang (auf einer Podiumsdiskussion des Netzwerks wurde diese Möglichkeit von einer Vertreterin der damaligen BWVI nicht ausgeschlossen).

## Thema 5: Fuß- und Radwegebeziehungen

Beispiele für problematische Radwege: Linksabbiegen von der Shanghaiallee in den Brooktorkai ist unmöglich; der Übergang von der Busanbrücke über die Fahrrad- und Fussgängerrampe auf die Osakaallee ist nicht möglich; alle Ein- und Ausfahrten der HafenCity sind für Radfahrer problematisch; viele Radstreifen haben gerade einmal die Minimalbreite.

Auf dem Sandtorkai und dem Brooktorkai gibt es zur Zeit gar keinen legalen Radweg; für die Pop-Up Bikelane ist es wichtig, dass die Zufahrten gesichert bzw. überhaupt möglich sind; zur Zeit kann man z.B. von der Shanghaiallee nicht links in den Brooktorkai abbiegen und damit auch nicht in eine zukünftige Pop-Up Bikelane, falls das nicht geändert wird, werden Radfahrer weiter wie bisher den großzügigen, durch andersfarbiges Pflaster gekennzeichneten (aber nicht legalen) Radweg auf dem ausreichend breiten südlichen Fussweg benutzen; auch bei den auf den Sandtorkai einmündenden Strassen muss die Zufahrt zur Pop-Up Bikelane zumindest genauso leicht sein wie auf den südlichen Fussweg (der zur Zeit von fast allen Radfahrern benutzt wird).

Vorschlag: Eine gründliche Bestandsaufnahme der Radwege in der HafenCity durch die BVM, einschliesslich Vermessung, mit anschließender Anpassung an derzeitige Standards.

Beispiele für Probleme mit den Fußwegen: Themen, die die Eltern, aber auch Leitungskräfte der Bildungseinrichtungen in unseren Treffen angesprochen haben sind:

- unsichere Wege durch hohe Geschwindigkeiten
- Übergänge auf dem Schulweg ohne Ampeln (z.B. vom Überseeboulevard kommend)
- Ampeln für Fußgänger müssten vor dem Kraftverkehr grün bekommen, nicht gleichzeitig
- Ampelschaltungen Übergang Versmannstraße/Baakenbrücke gefährlich
- parkende Autos auf den Straßen erschweren den Überblick für die Kinder bei Kitas und Schulen
- hohes Aufkommen an Baustellenfahrzeugen vor der Schule, ebenso Elterntaxis
- es mehren sich die Berichte vom Missachten der Lichtanlagen an Fußgängerüberwegen