

Verkehrsseminar Netzwerk HafenCity, 16. März 2021

Hintergrund

Auf der Versmannstraße läuft bis 2025 ein Verkehrsexperiment: Statt auf zwei Spuren wird der Verkehr in jede Richtung nur auf einer Spur geführt. Auch der Sandtor- und Brooktorkai wurde durch die Pop-Up Bikelane zumindest temporär um eine Fahrspur reduziert. Dazu kommt die neue Mittelinsel am östlichen Ende des Brooktorkai, an der jeweils nur eine Spur zur Durchfahrt offen ist.

Sind so die beiden großen Ost-West-Trassen in und durch die HafenCity in ihren Fahrspuren reduziert, ergibt sich die Chance auch die mehrspurigen Verlängerungen (=Überseeallee) und Nord-Süd Verbindungen (=Shanghaiallee, Osakaallee und Am Sandtorpark) auf zwei Fahrspuren zu reduzieren und den so gewonnenen Straßenraum für anderen Gebrauch als Autoverkehr zu nutzen.

Deshalb hat das Netzwerk HafenCity e. V. mit Unterstützung der HafenCity Hamburg GmbH (HCH) am 16. März 2021 ein Verkehrsseminar für Bewohner*innen des Quartiers veranstaltet. Es sollten Ideen entwickelt werden, wie freiwerdender Straßenraum sinnvoll genutzt werden kann, wenn alle Straßen in der HafenCity nur eine Spur je Richtung haben. Dabei wurde dieses Thema weit interpretiert und es ging den Teilnehmerinnen und Teilnehmern auch darum, wie überhaupt Verkehrsberuhigung in der HafenCity erreicht werden kann.

Das Seminar wurde durch einen Impulsvortrag von Christian Scheler (ARGUS) eingeleitet.

38 Anwohnerinnen und Anwohner (von 50 angemeldeten) diskutierten daraufhin in fünf Arbeitsgruppen, die von Expert*innen unterstützt wurden, die folgenden Themen:

AG 1 a und b: Verkehrsführung

Experten: Christian Scheler, ARGUS, und Marco Silla, ADFC.

AG 2: Grün

Expert/in: Isabell Jackelen, BUND, und Christoph Duckart, Dreiseitl.

AG 3: Erdgeschossnutzungen

Expertinnen: Ellen Blumenstein, Imagine the City, und Anke Ruckes, HCH.

AG 4: Shanghaiallee

Experte: Javier Acevedo, LU'UM.

Eine weitere geplante AG zum Thema „Stadtmöblierung“ entfiel.

Zusammenfassung der Ergebnisse

I. Temporäre Maßnahmen

1. Schaffung von zeitweise (zum Beispiel am Wochenende, in den Schulferien) komplett für den Verkehr gesperrten „Nachbarschaftsstraßen“
2. Führung der Shanghaiallee zwischen Überseeallee und Koreastraße nur auf den beiden westlichen Spuren, vielleicht auch vorerst nur temporär (siehe auch III)

II. Mittel- und langfristige Maßnahmen

1. Verkehrsreduzierung
 - Reduzierung aller Straßen in der HafenCity auf eine Spur je Richtung für den Kfz-Verkehr
 - Entwicklung eines Einbahnstraßensystems, um die HafenCity als Transitstrecke unattraktiv zu machen und Straßenraum frei werden zu lassen.
 - Einführung von Tempo 30 in der gesamten HafenCity
2. Verkehrsberuhigung durch modale Filter (= Straßensperren für bestimmte Verkehrsarten, i. d. R. Kfz-Verkehr)
 - Dauerhafte Sperre (bisher temporär bei Veranstaltungen) am Platz der Deutschen Einheit/Kaiserkai
 - Sperre für Kfz-Verkehr (außer ÖPNV) an der Francisco-Straße/Hübenerstraße
3. Entwicklung eines stringenten Radwegenetzes
 - Geschützte oder sog. „Kopenhagener Radwege“ auf allen Durchgangsstraßen (einschließlich, u.a., der Magdeburger Brücke)
 - Testweise Einführung weiterer Pop-up-Bikelanes

- Durchgehende Radwegeverbindung von den Elbbrücken bis zur Elbphilharmonie
- Vorfahrt der Fahrradstraße Am Lohsepark und Einrichtung eines Zebrastreifens über die Stockmeyerstraße (dort Tempo 30) zur Ericusbrücke
- Weiterführung dieser Radverbindung nach Osten auf dem Brooktorkai, Richtung Hauptbahnhof, analog zur Pop-Up Bikelane in Richtung Westen

4. Nutzung der Wasserwege

- zur Anbindung von Stadtteilen südlich der Elbe mit der HADAG
- zum Transport von Gütern, z.B. zum Südlichen Überseequartier
- durch Wassertaxis

5. Begrünung des Straßenraums

- Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen durch neue grüne Freiräume verbessern, Treffpunkte schaffen
- Mittelstreifen an den Rand verlegen, um Grünraum zu schaffen
- Grünraum nicht durchgestalten, sondern den AnwohnerInnen Gestaltungsmöglichkeiten eröffnen (z.B. freiwerdende Spuren als Vorgärten nutzen)
- Prüfen „unrealistischer Ideen“ (z.B. Wald auf der Versmannstraße), um den Möglichkeitsraum zu erweitern
- neue Ökosysteme und Wildnis schaffen

6. Erhöhung der Attraktivität von Erdgeschossen

- Breitere Gehwege (z.B. Am Dalmannkai)
- Erdgeschossnutzungen um zusätzliche Freiflächen im freigewordenen Straßenraum ergänzen

III. Beispiel Shanghaiallee

Führung der Shanghaiallee zwischen Überseeallee und Koreastraße nur auf den beiden westlichen Spuren

Kurzfristig: bis 2025

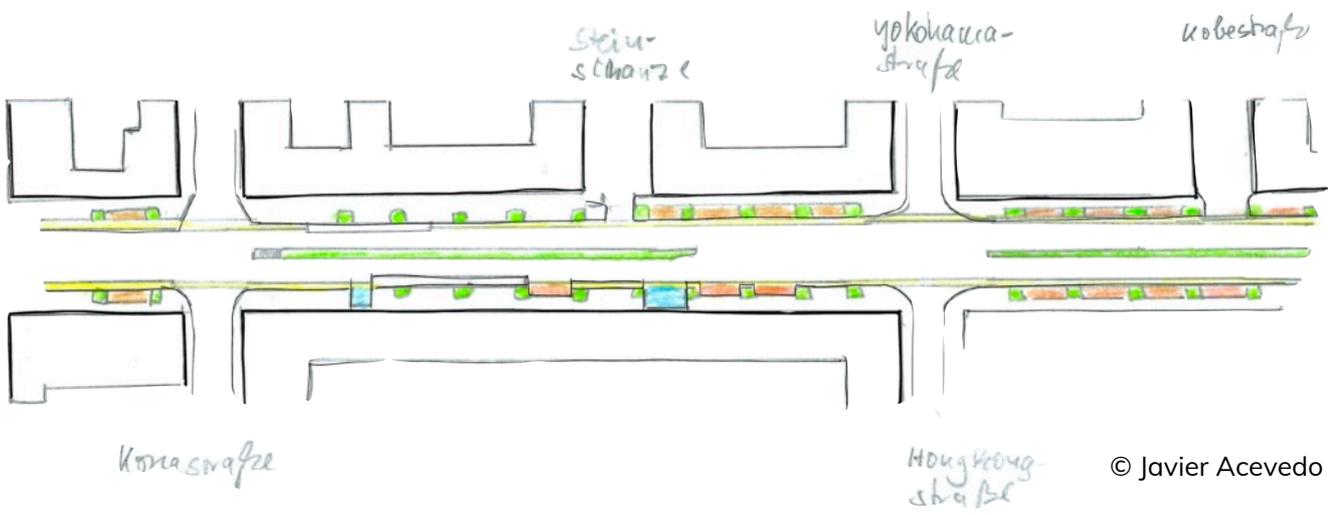
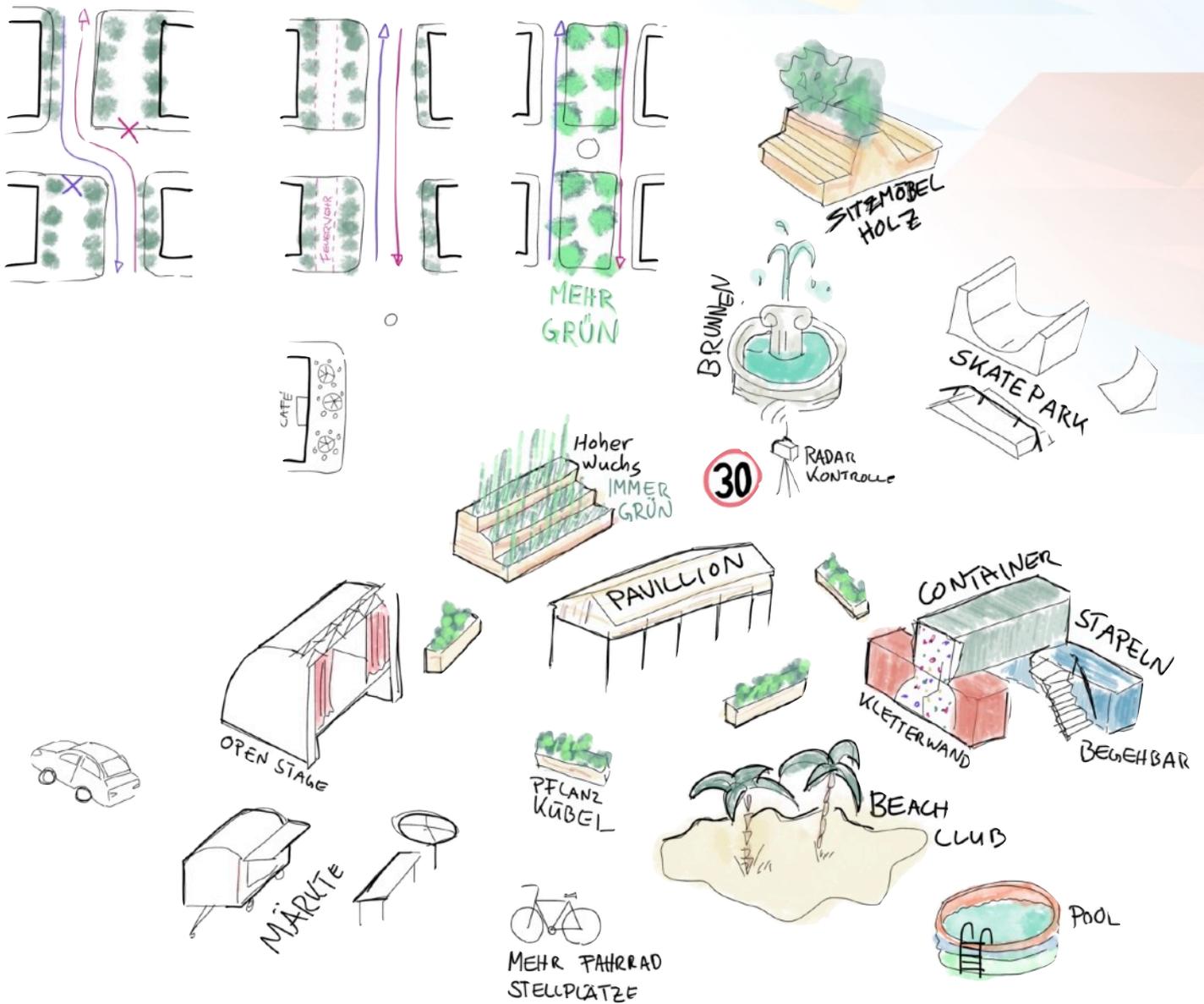
- Tempo 30 auf den verbleibenden zwei Spuren (bei Entwicklung eines Einbahnstraßensystems in der HafenCity: eine einzige verbleibende östliche Spur)
- Dadurch Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoff-Emissionen, dadurch Verbesserung der Aufenthaltsqualität – Möglichkeit für Außengastronomie
- Integration vorhandener Ressourcen wie Container verschiedener Stadtteilinitiativen
- Integration eines Rettungsweges für die westlichen Gebäude
- Aufstellen von Pflanzkübeln und einfachem Stadtmobiliar
- Temporäres Schwimmbecken (z.B. für Kinder)

Mittelfristig:

- Bepflanzen des Mittelstreifens mit heimischen Arten und immergrünen Pflanzen als Sichtschutz und Abgrenzung zur Fahrbahn
- Verwildern des Mittelstreifens, um eine Abgrenzung zu erreichen
- Be- und Entlade-Zone im Knotenpunkt Shanghaiallee/Yokohamastraße/Hongkongstraße
- Entwicklung neuer Nutzungen (z.B. Skaterbahn, Freiluftbühne, Parkour-Anlage)

Langfristig:

- Exploration einer Verkehrsführung mit Kreisverkehr und Kurven zur erzwungenen Geschwindigkeitsreduktion
- Untersuchung der Verflechtung von Straße und Grünstrukturen, z.B. durch Pocket-Parks
- Schaffung von verwildernden, naturnahen Grünräumen
- Schaffung eines Wasserspielplatzes/Schwimmbades, um den Wasserbezug der HafenCity aufzugreifen



© Javier Acevedo

IV. Mögliche nächste Schritte

Diese Zusammenfassung sollte als Grundlage für die Netzwerk Verkehrs AG und die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Seminars, unterstützt von der Expertinnen und Experten, für eine Diskussion und Planung der nächsten Schritte dienen.

Als eine Idee wurde angeregt im Spätsommer/Frühherbst ein Straßenfest auf der Shanghaiallee zu veranstalten, um einerseits temporäre Schritte auszuprobieren und andererseits für Unterstützung in der Anwohnerschaft und der Politik zu werben.

Auch wurde vorgeschlagen, die Ergebnisse des Seminars an die Verkehrsbehörde und politische Vertreterinnen und Vertreter mit einem Gesprächsangebot und der Bitte um Unterstützung zu schicken.

MW/WWW, 12.04.2021