

Interfraktioneller Antrag

**des Abgeordneten Mathias Bölckow, Dr. Michael Osterburg (GAL),
Klaus Lübke, Hubert Piske (SPD) und Fraktionen vom 18.04.2006**

Betr.: Verkehrsplanung für Fußgänger und Radfahrer in der Hafencity

Die Hafencity ist das Vorzeigeprojekt der Stadtplanung in Hamburg. Erwartet wird eine Richtungsweisende Planung für das 21. Jahrhundert, zumal auf dem ehemaligen Hafen-Areal vergleichsweise wenig Zwangspunkte zu berücksichtigen sind. Die Hafencity schließt unmittelbar an die Innenstadt an, so dass kurze Wege die Verkehrsmittel Schuhe und Fahrrad schnell und attraktiv machen und ein engmaschiger und dicht getakteter Öffentlicher Personennahverkehr zu erwarten ist.

Zu-Fuß-Gehen und Radfahren verbessert nicht nur die eigene Gesundheit, sondern es verbessert das Stadtklima indem den Kraftverkehr reduziert wird. Eine der einfachsten und günstigsten Maßnahmen zur Lösung von Verkehrsproblemen und zur ansprechenden Gestaltung eines Stadtteils besteht deshalb darin, so gute Angebote für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen, dass die Nutzung des Autos als unpraktisch empfunden wird. Das heißt kurze, direkte und ansprechende Wege zwischen den Quellen und Zielen des Geh- und Radverkehrs sind nötig. Wenig Akzeptanz finden Wege an stark befahrenen Straßen, ewig rote Ampeln oder gar Treppen, die mit Rollstühlen, Gehwagen, Kinderwagen und Fahrrädern nicht passierbar sind.

Die Planung für den Kraftverkehr in der Hafencity ist inzwischen schon bei den Ampelphasen angelangt. Währenddessen wurde die Verkehrsplanung für den Fuß- und Radverkehr seit 2001 nicht nur nicht weiterentwickelt, sondern der vorhandenen Planung wurde auch nicht gefolgt. So ist der Sandtorkai als Hauptachse des Radverkehrs vorgesehen. Erstellt wurde seitdem ein problematischer Zweirichtungsradweg der am westlichen Ende auf die Fahrbahn der vierspurigen Straße geführt wird, die entsprechend der Planungen eine Hauptachse des Kraftverkehrs wird. Auch der Kippelsteg steht weiter für den Radverkehr in der Planung, obwohl dort Radfahren verboten ist. Die Radwege sollen nach jetziger Planung und entgegen unbestrittenen Erkenntnissen über Verkehrssicherheit in Tarnfarben angelegt werden, so dass eine erhöhte Zahl an Unfällen zu erwarten ist.

Die Planungsgrundlagen haben sich seit 2001 wesentlich verändert. So wird nunmehr von 40.000 statt 20.000 Arbeitsplätzen ausgegangen. Statt einer Straßenbahn, mit vielen Haltestellen, soll eine U-Bahn tief unter der Erde mit nur zwei Haltestellen die gesamte Hafencity erschließen. Durch die ausschließlich für den Kraftverkehr optimierte Planung fallen an Kreuzungen Furten für Fußgänger und Radfahrer weg und die Hauptachsen dürften sich in ihrer Aufenthaltsqualität an Steinstraße und Ost-West-Straße orientieren.

Die Hafencity muss ein lebenswerter Stadtteil werden und entsprechende Kritik der ersten Anwohner und Hafencity-Enthusiasten ist ernst zu nehmen.

Dies vorausgeschickt, möge die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte beschließen:

1. Der Senat und die Hafencity Hamburg GmbH werden aufgefordert,
 - a) die Planung für den Fuß- und Radverkehr umgehend zu aktualisieren und auf aktuellem Stand zu halten,
 - b) Potentiale zur Verbesserung des Modal Splits zugunsten des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs aufzuzeigen,
 - c) die vorhandenen und zukünftigen Planungen mit einem attraktiven Fuß- und Radverkehr in Einklang zu bringen und
 - d) die jeweils aktualisierte Planung den Fraktionen der Bezirksversammlung zur Verfügung zu stellen.

2. Die Bezirksverwaltung wird gebeten, aktuelle und zukünftige Planungen in der Hafencity auf deren Übereinstimmung mit den einschlägigen Regelwerken PLAST 9 und VwV zur StVO zu prüfen, diese Regelwerke durchzusetzen und dem Ausschuss für Verkehr und Wasserwege darüber Bericht zu erstatten.