

## Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Karin Timmermann (SPD) vom 21.07.04

### und Antwort des Senats

**Betr.: Fußgänger- und Fahrradverkehr in der HafenCity**

*Obwohl die verkehrliche Anbindung der HafenCity bislang Senat, Bürgerschaft und Medien überproportional beschäftigt, wurde zur Ausgestaltung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs in diesem neu entstehenden Stadtteil bislang kaum ein Gedanke verloren. Da es zum jetzigen Zeitpunkt der Planung noch möglich ist, Problemfelder im Zusammenspiel zwischen Auto-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr zu vermeiden, die in den meisten anderen Bereichen Hamburgs tagtäglich zu Konflikten führen, könnte eine frühzeitige Auseinandersetzung mit diesen Problemen für die HafenCity eine Chance darstellen, auch in diesem Bereich Modellcharakter zu erreichen.*

*Neben dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) deckt der Fußgänger- und Fahrradverkehr (FFV) den Mobilitätsbedarf besonders in städtischen Quartieren. Der FFV ist die bei weitem umweltfreundlichste Verkehrsart, da er Ressourcen schont, das Klima schützt und Lärm vermeidet. Darüber hinaus erfüllt er auch soziale Funktionen, da er altersunabhängig und kostengünstig ausgeübt werden kann und zudem eine gesunde Form der Fortbewegung darstellt. Gerade in der HafenCity könnte er eine übergeordnete Bedeutung erlangen, da eine derartige Fortbewegung sowohl Hamburgern als auch Touristen die Möglichkeit eröffnet, diesen neuen Stadtteil unmittelbar zu erleben und zu entdecken.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

- 1. Geht der Senat für die Planung der Verkehrsinfrastruktur der HafenCity davon aus, dass angesichts vieler Verkehrsquellen und -ziele auf engem Raum, der kurzen Entfernungen zur Innenstadt und den unmittelbar angrenzenden Stadtteilen der Fußgänger- und Fahrradverkehr (FFV) in der HafenCity gegenüber dem Hamburger Durchschnitt überproportional stark ausgeprägt sein wird?*

Die HafenCity wird aufgrund ihrer stadträumlichen Lage und ihrer herausragenden stadtentwicklungspolitischen Bedeutung als Erweiterung der Hamburger Innenstadt auch eine besondere Bedeutung für den Fußgänger- und Fahrradverkehr erlangen. Bereits im Masterplan HafenCity ist auf das geplante Fuß- und Radwegenetz in den Frei- und Straßenräumen hingewiesen worden, das die HafenCity bedarfsgerecht erschließen und an die angrenzenden Stadtquartiere anbinden soll. Zu den Maßnahmen gemäß Masterplan gehören neben der bereits realisierten Kibbelstegbrücke z. B. die geplante Fußgängerbrücke vom Zweibrückenzentrum zum Elbpark Entenwerder, die Führung und Herstellung des Elbuferwanderweges auch durch die HafenCity, die Anlage von Plätzen und Parks sowie von Promenaden direkt am Wasser.

2. *Hat der Senat bereits Untersuchungen angestellt die Auskunft darüber geben, mit welchem Verkehrsaufkommen zukünftig in der HafenCity zu rechnen ist und welchen Anteil voraussichtlich der Fußgänger- sowie Fahrradverkehr haben wird?*

*Wenn ja, mit welchem Anteil des FFV am gesamten Verkehrsaufkommen in der HafenCity rechnet der Senat nach dem derzeitigen Kenntnisstand? (Bitte getrennt angeben, auf welches Jahr sich die Schätzungen jeweils beziehen.)*

*Wenn nein, wann wird sich der Senat dieser Verkehrsteilnehmergruppe nunmehr angemessen widmen?*

Ja. Entsprechend dem Mobilitätsverhalten in Hamburg wird in der Summe von einem Anteil für den Fußgänger- und Radverkehr von bis zu 30 % ausgegangen.

3. *Teilt der Senat meine Auffassung, dass angesichts der bereits benannten Vorteile, wie Umweltverträglichkeit, Kostengünstigkeit und vor allem den sozialen Aspekten, der FFV bei der Planung der Verkehrsinfrastruktur der HafenCity besonders gefördert werden sollte?*

*Wenn ja, durch welche Maßnahmen soll dieses nunmehr geschehen?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Siehe Antwort zu 1.

4. *Warum enthalten weder der Verkehrsentwicklungsplan 2004 noch die städtebaulichen Leitlinien für die Ausschreibung des HafenCity-Quartiers am Magdeburger Hafen konkrete Aussagen zu den Rahmenbedingungen für den FFV?*

Die Fassung 2004 des Verkehrsentwicklungsplanes Hamburg stellt schwerpunktmäßig die Infrastrukturmaßnahmen im Bereich Wasserstraßen, Schiene und Straße dar. Der Radverkehr ist in der Maßnahmenübersicht „Hamburg fahrradfreundlich: Zustandsverbesserung Radwege; Fahrradabstellanlagen und Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV“, der Fußgängerverkehr in „Verbesserung der Fußgängerzonen und Fußwegetze“ enthalten.

Die Städtebaulichen Leitlinien für das HafenCity-Quartier Magdeburger Hafen (vgl. Drs. 17/4068) stellen das städtebauliche Konzept einschließlich des Fußgänger- und Radverkehrs dar.

5. *In welcher Weise trägt die bisherige Straßen-, Wege- und Freiraumplanung der HafenCity einer generellen Förderung des FFV Rechnung?*

Siehe Antwort zu 1.

6. *Wird nach Auffassung des Senats im geplanten Bebauungsplan Hamburg-Altstadt 32/HafenCity 1 und der dazu vorgesehenen Straßenraumgestaltung eine Förderung des FFV angemessen berücksichtigt?*

*Wenn ja, inwiefern? (Bitte kartographisch dokumentieren.)*

*Wenn nein, warum nicht?*

Ja. Im Bebauungsplan Hamburg Altstadt 32/HafenCity 1 sind z. B. an den Hafenbecken ausschließlich den Fußgängern und Radfahrern vorbehaltene Bereiche ausgewiesen.

7. *Wurde für die Ausgestaltung des FFV in der HafenCity eine Gesamtkonzeption erstellt, die den FFV als eigenes Verkehrssystem mit eigenen Ansprüchen an Komfort, Leichtigkeit und Sicherheit der Geh- und Fahrwege und ihrer Verbindungen versteht?*

*Wenn ja, wer wurde mit einer derartigen Konzeption beauftragt und wann wird die beabsichtigte Ausgestaltung der Rahmenbedingungen des FFV in der HafenCity der Bürgerschaft zur Kenntnis gereicht?*

*Wenn nein, misst der Senat dem FFV nur eine untergeordnete Rolle bei oder beabsichtigt er nun ein profiliertes Planungsbüro mit einer derartigen Konzeption zu beauftragen?*

Siehe Antwort zu 1., 3. und 5. Darüber hinaus ist Ende 2001 durch das Büro ARGUS ein Radverkehrskonzept für die HafenCity erstellt worden. Darin wurden, differenziert nach Anforderungen des Alltags- und des Freizeitradverkehrs, systematisch Verbindungs- und Führungsqualitäten für die einzelnen Bereiche der HafenCity definiert. Die Aussagen des Konzepts werden bei der Konkretisierung der Verkehrsplanung so weit wie möglich berücksichtigt. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der Detailplanung und der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel.

8. *Beabsichtigt der Senat nach dem derzeitigen Kenntnisstand für attraktive FFV-Verbindungen zwischen Speicherstadt und Innenstadt zu sorgen?*

*Wenn ja, inwiefern?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Ja, im Rahmen der gegebenen örtlichen Verhältnisse. Konkrete Planungen liegen hierzu noch nicht vor.

9. *Wurde die Führung und Ausgestaltung des Elbewanderweges durch die HafenCity und seiner Anschlussverbindungen bereits im Einzelnen verbindlich festgelegt?*

*Wenn ja, wo soll er voraussichtlich verlaufen (bitte kartographisch dokumentieren) und wie wird er ausgestaltet sein?*

*Wenn nein, wann wird nunmehr eine Festlegung erfolgen?*

Der Elbewanderweg wurde im Verkehrskonzept Masterplan HafenCity beschrieben. Er soll zukünftig über den Dalmannkai, Hübenerkai und Kirchenpauerkai verlaufen. Eine Festlegung kann im Einzelnen erst erfolgen, wenn die Verkehrs- und die Freiraumplanung konkretisiert ist.

10. *Wurde bei der konkreten Verkehrsraumplanung HafenCity das von der Fa. ARGUS 2001 erstellte „Radverkehrs(netz)konzept HafenCity“ zugrunde gelegt und wenn ja, inwiefern?*

11. *Beabsichtigt der Senat die in diesem Gutachten vorgeschlagenen Netzverbindungen für die verschiedenen Ansprüche (schnelle Alltagsverbindungen bis touristisch attraktive Nebenstrecken) sowie die baulichen Maßnahmen (Brücken, Unterführungen, Querungshilfen) umzusetzen?*

Siehe Antwort zu 7.

12. *Welche Breite für Radwege und Radfahrstreifen an übergeordneten Straßen in der HafenCity ist derzeit geplant?*

Es werden die Regelbreiten der Planungsrichtlinien für Stadtstraßen (PLAST – Hamburg) angewandt. Details werden im Rahmen der jeweiligen Straßenplanung festgelegt.

13. *An welchen Straßen sind Radwege und an welchen Radfahrstreifen nach dem derzeitigen Kenntnisstand vorgesehen?*

Derzeit sind in der HafenCity keine Radfahrstreifen, sondern an allen Hauptverkehrsstraßen Radwege vorgesehen.

14. *Hat der Senat beim Bund Fördermittel nach dem Nationalen Radverkehrsplan 2002 bis 2012 für den Radwegebau an Bundeswasserstraßen oder für andere Maßnahmen beantragt?*

*Wenn ja, welche Anträge wurden diesbezüglich im Einzelnen in welcher Höhe gestellt?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Nein. Die Kriterien für die Bereitstellung entsprechender Fördermittel des Bundes treffen auf die Verhältnisse in der HafenCity nicht zu.

15. *Beabsichtigt der Senat, bei der Erstellung einer Gesamtkonzeption des FFV in der HafenCity die mit diesen Aufgaben befassten Verbände zu involvieren?*

*Wenn ja, welche Verbände sollen involviert werden und in welchem Umfang?*

Der ADFC war an der Abstimmung zum Radverkehrskonzept für die HafenCity beteiligt.

16. *Teilt der Senat meine Auffassung, dass er sich das Know-how dieser Verbände zwingend zu nutzen machen sollte, um alle Interessen möglichst optimal berücksichtigen zu können?*

*Wenn nein, warum nicht?*

Der ADFC war an der Abstimmung zum Radverkehrskonzept für die HafenCity beteiligt.