

PROTOKOLL

2. HafenCity Forum

Mittwoch, 27. November 2019

19.00 bis 21.00 Uhr

Ökumenisches Forum

1. Begrüßung

Herr Bartz begrüßt die Anwesenden. Schwerpunktthema des 2. HafenCity Forum ist die Verkehrsentwicklung in der HafenCity. Das Forum wird seit 2019 mit zwei Terminen im Jahr von der Bezirksversammlung unterstützt und soll 2020 fortgesetzt werden.

Die anwesenden VertreterInnen der Bezirksversammlung stellen sich vor:

Gunter Böttcher (Fraktionsvorsitzenden CDU Bezirksfraktion)

Michael Osterburg (Grüne)

Theresa Jakob (DIE LINKE, direkt gewählte Kandidatin Wahlkreis 1)

Stefan Zoßa (erweiterte SPD-Fraktion, Sprecher für Regionalbereich/Citybereich)

Auf Wunsch des Regionalbeauftragten holt Herr Bartz ein Minivotum aller Teilnehmenden ein, ob das Forum auch im nächsten Jahr gewünscht ist. Der überwiegende Teil ist dafür, es gibt keine Dagegenstimmen und eine Enthaltung.

2. Aktueller Stand Schulcampus Lohsepark

Frau Ludzay, zukünftige Schulleiterin des Schulcampus Lohsepark, stellt sich vor. Sie war zuletzt 15 Jahre lang als didaktische Leitung und Mittelstufenleitung an der Klosterschule tätig. Ihr Interessenschwerpunkt liegt auf Schulentwicklung. Seit über einem Jahr ist sie als Gründungsschulleiterin ernannt und arbeitet mit Interessierten am Konzept zum Schulcampus. Geplant ist ein Demokratieschwerpunkt, der Demokratieerziehung nicht nur im Politikunterricht, sondern in allen Fächern beinhaltet. Spätestens 2021 (vielleicht schon 2020) soll mit mobilen Lösungen (Container) gestartet werden. Details, etwa zur Verteilung von Stadtteil- und Gymnasialklassen und Lehrerakquise, sind noch nicht klar.

Bei Interesse an der Konzeptplanung bitte Frau Ludzay kontaktieren:

Meike Ludzay

Gründungsschulleiterin

CHC

Campus HafenCity

Stadtteilschule und Gymnasium

meike.ludzay@bsb.hamburg.de

Herr Engelbrecht (Initiative Schulcampus Lohsepark) hebt die Arbeit an einem ganzheitlichem Schulkonzept hervor, in dem eine Teilung von Wohnen und Schule nicht stattfindet. Ein früher Start ermögliche gemeinsames Wachsen. Die Gründung eines vorläufigen Elternrats sei möglich. Die Schulbehörde habe formal die Möglichkeit, mit dem Elternrat zu reden. Herr Engelbrecht schlägt vor, ein Forum mit Vertretern aus Bezirk, Zivilgesellschaft und Schule zu bilden. Interessierte können sich bei Herrn Bartz melden.

Auf Nachfrage hin erklärt Herr Bruns-Berentelg (HafenCity Hamburg GmbH), das Forum sei grundsätzlich eine gute Idee. Jedoch sollten vorab grundlegende Fragen (z.B. zur Bebauung im Sinne des B-Plans) geklärt werden und klare Vorgaben vorliegen.

3. Hauptthema: Verkehrsentwicklungen in der HafenCity

Herr Bruns-Berentelg hebt die Erschließungsfunktion hervor, die die HafenCity für die Innenstadt hat. Der Stadtteil erlebte über die letzten Jahrzehnte eine starke Nutzungsverdichtung und verfügt über eine sich

verändernde Nachbarschaft. Zentrale Eckpunkte bei den Verkehrsentwicklungen in der HafenCity seien die Bündelung des Verkehrs aufgrund der Insellage, die Bewahrung der Identität des Denkmals Speicherstadt sowie das Fehlen von wirtschaftlichen Verlagerungsmöglichkeiten der Bahntrasse. Im Vergleich zum Masterplan von 2000 verfügt die HafenCity über eine gesteigerte nachhaltige Dichte/Leistungssteigerung: Zunahme Wohnungen 73 %, Zunahme Büronutzung 23 %.

Herr Bruns-Berentelg skizziert die aktuellen Verkehrsentwicklungen: Wenn die Baumaßnahmen im südlichen Überseequartier 2022/23 fertiggestellt sind, soll es möglich sein, sich als Fußgänger/in und Fahrradfahrer/in von der Elbphilharmonie durch die HafenCity zu bewegen, ohne eine Straße queren zu müssen. Die Stadtbahn dient als schienengebundene Erschließung mit 3 U-Bahnstationen, dem Bau und der Verlängerung der U4 und der neuen U- und S-Bahnstation Elbbrücken. Das Straßennetz mit den Hauptverkehrsstraßen wird verknüpft mit der Bundesstraße (Shanghaiallee Richtung Norden), ohne dass die Straßenführung eine Zerstörung der Speicherstadt zur Folge hat. Die Fahrradwege führen nicht direkt an Gebäuden vorbei, um keine Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern zu verursachen. Die Breite der Radwege entspricht allgemeinen Vorgaben. Der Fahrradstreifen in der San-Francisco-Straße wird ausgeweitet, was im Masterplan 2000 noch nicht vorgesehen war. Die Fahrradabstellmöglichkeiten sollen erweitert werden. Was die Parkplätze betrifft, wird oberirdisches Parken weitestgehend vermieden. Die Anzahl der Stellplätze pro Wohnung ist auf 0,4 reduziert worden. Ziel ist es, möglichst wenige zusätzliche Parkplätze zu schaffen, jedoch soll eine Doppelnutzung von Parkplätzen für das Parken in den Abendstunden ermöglicht werden. Zudem wird eine starke Sharing- und E-Mobilitätsstrategie verfolgt. Es wurde bereits eine Gesellschaft zur Koordination nachhaltiger Mobilität gegründet.

Wie Frau Dr. Wagner ausführt, stehe die Fuß- und Radverkehrserreichbarkeit im Fokus. Die Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität in der HafenCity seien sehr gut, insbesondere nach Eröffnung der U- und S-Bahnstation Elbbrücken. Als innerstädtischer Stadtteil erzeuge die HafenCity viel Verkehr, wie aktuell schon am Sandtorkai sichtbar wird. Vor dem Hintergrund der künftigen Verdichtung am Kleinen Grasbrook und in Rothenburgsort werde das Bedürfnis der Menschen nach Mobilität wachsen und die Verkehrsbelastung an den Elbbrücken voraussichtlich steigen. Die Versmannstraße werde vermutlich genutzt werden, um in die Innenstadt zu kommen.

Laut Herrn Weißbrot-Weber nehmen Verkehr und damit verbundene Belastungen aus Anwohnersicht zu und werden Prognosen zufolge weiter steigen. 4-spurige Straßen durch Wohngebiete seien nicht mehr zeitgemäß und vermindern die Lebensqualität. Anwohnerinnen und Anwohner üben Kritik an aufgehenden oder fehlenden Radwegen (z.B. Sandtorkai) sowie schwierigen Fußwegeverbindungen für Kitakinder, die etwa die Shanghaiallee überqueren müssen, um zu den drei Kitas am Lohsepark zu gelangen. Die Planung für den Anlieferverkehr für 200 Einzelhandelsgeschäfte, 5 Hotels, ein Kreuzfahrtterminal u.a. müsse gründlich überarbeitet werden. Die Grenzwerte für Schadstoff- und Lärmbelastung seien momentan gerade so im erträglichen Bereich, die Belastung werde aber zunehmen und sei problematisch für die geplante Verkehrswende der Stadt Hamburg.

Vor diesem Hintergrund fordern die Anwohnerinnen und Anwohner:

- Einhaltung der Grenzwerte
- Sichere Verbindungen für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen
- Rückbau 4-spuriger Straßen (Der Test auf der Versmannstraße soll zeigen, dass der Verkehr auch über 2 Spuren abgewickelt werden kann.)
- bessere Planung des Anlieferverkehrs, damit dieser nicht durch das Wohngebiet führt
- Flächendeckende Einführung von Tempo 30 in der HafenCity zur Reduktion von Lärm und Luftschadstoffen und für mehr Sicherheit und Lebensqualität (Die Regelung soll an der tatsächlichen Wegeführung orientiert werden, nicht an den Straßen.)
- mehr Sprunginseln, Zebrastreifen, um Gefahrenstellen für Kinder zu vermindern
- bessere Fahrradwege, Abtrennung durch Barrieren um Zuparken zu vermeiden

4. Fragen aus dem Publikum

- **Versmannstraße**

Es ist umstritten, ob in der Versmannstraße, die bis 2025 temporär 2-spurig sein soll, langfristig 4 Spuren benötigt werden. Laut Frau Wagner seien mehr Fußgänger und ÖPNV als Autos notwendig, um aus der 4-spurigen eine 2-spurige Straße zu machen. Mit den Entwicklungen in Rothenburgsort und am Grasbrook sei ein leicht ansteigender Verkehr zu erwarten. Die Situation wird in den kommenden Jahren beobachtet und vor diesem Hintergrund bewertet. Im Plenum wird angeregt, auch die Shanghaiallee temporär 2-spurig zu machen.

- **Situation am Wochenende**

Es wird Kritik geübt an den sonntags stattfindenden Straßenbauarbeiten für den autonomen Bus und an Wochenendpendlern, die die Gehwege zuparken.

- **Radwege**

Auf Nachfrage hin erklärt Herr Bruns-Berentelg, dass der Fahrradweg am Sandtorkai nicht für funktionsfähig gehalten wird; die Schilder wurden weggenommen, weil es laut Polizei nicht erlaubt ist, dass der Verkehr in beide Richtungen läuft. Es wird der Wunsch geäußert, eine Radverbindung hinter den Deichtorhallen bis zum Hauptbahnhof einzurichten.

- **Wohnraum**

Es wird gefordert im Zuge der Weiterentwicklung des Gebietes mehr Wohnungen zu schaffen, um weniger Verkehr zu verursachen. Herr Bruns-Berentelg erwidert, dass Wohn- und Bürofläche im Verhältnis zueinanderstehen müssen, da mit Schaffung von mehr Wohnungen der Bedarf nach Arbeitsmöglichkeiten steigt. Abgesehen davon gebe es vor dem Hintergrund des Verkehrs aus dem Hafen und von Eisenbahntrassen und -brücken keine Möglichkeit, mehr Wohnungen unterzubringen.

- **Mitbestimmung Bezirkspolitik**

Frau Jakob (Linke) kritisiert, dass die Hafencity nach wie vor Sondergebiet und kein voll umfänglicher Stadtteil von Hamburg-Mitte ist. Dies lasse keine Mitbestimmungsmöglichkeiten für die Bezirkspolitik zu. Herr Bruns-Berentelg entgegnet, die Hafencity GmbH sei diskussionsbereit darüber, welche Planungsmöglichkeiten verbessert werden können.

- **Verkehrsideen Bezirkspolitik:**

Auf Nachfrage aus dem Plenum schildert die Bezirkspolitik ihre Ideen von Verkehr für die Hafencity:

Stefan Sousa (SPD) stellt die Frage in den Raum, ob die Lösung aus dem Masterplan, der die Chance für Verkehr als Entlastung beinhaltet, noch zeitgemäß ist. Die Versmannstraße werde grundsätzlich gebraucht; es müsse gesamtstädtisch und nicht nur aus Hafencity-Perspektive gedacht werden. Herr Zoßa ruft zudem zu intelligenterer Verkehrsplanung auf (z.B. die U-Bahnplanung Grasbrook, Wilhelmsburg betreffend) und zur Schaffung besserer Alternativen zum Autofahren.

Michale Osterburg (Grüne) hält die Planungen zum Überseequartier für nicht zumutbar, es müssen Umplanungen stattfinden. Er bemängelt hierbei ebenfalls, dass der Bezirk zwar mit der Hafencity GmbH und der Polizei ins Gespräch kommen kann, jedoch keinen direkten Einfluss nehmen kann. Der ÖPNV aus Richtung Süden sei unzureichend und es gebe bessere Möglichkeiten für den Stadtraum als 2- oder 4-spurige Straßen. Zudem müsse die Lücke zwischen Elbpromenade und Deichtorhallen geschlossen werden.

Frau Jakob (Linke) weist darauf hin, dass der Bezirk über den Verkehrsausschuss Einfluss nehmen und zudem versuchen kann, über die Bürgerschaft Druck auszuüben. Tempo 30 sollte flächendeckend eingeführt werden. Der Masterplan sollte unter Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen und des Bezirks vollkommen neu geplant werden.

Frau Wagner erwidert, dass Tempo 30-Zonen auf Basis der Straßenverkehrsordnung eingerichtet werden, z.B. vor den Kitas am Lohsepark. Derzeit erfolge diesbezüglich eine stadtweite Prüfung. Herr Weißbrodt-Weber regt dazu an, im ersten Schritt Tempo 30 nachts einzuführen.

- **Verkehrsaufkommen**

Es wird kritisch angemerkt, dass die 357 Autos pro 1000 Einwohner in der HafenCity weit über dem Hamburger und Bezirksdurchschnitt liegen. Zudem wird darauf hingewiesen, dass Verkehr eine Folge von stadtpolitischen Entscheidungen sei und bemängelt, dass das starke Autoaufkommen einer alten Verkehrsplanung geschuldet sei, die etwa von einem Anstieg des Autoverkehrs auf den Elbbrücken ausging, der nicht eingetreten ist. Weiterhin verursache der Einzelhandel im Überseequartier 50% des Verkehrs.

Herr Bruns-Berentelg entgegnet, dass nicht mehr als 6000 Fahrzeugbewegungen im Überseequartier auf den Einzelhandel bezogen sind und kein Anstieg dadurch zu verzeichnen sei. Die Verkehrsplanung wird auf Basis eines Gesamtmodells für Hamburg berechnet und voraussichtlich 2020 vorgestellt. Die gesamte Logistik soll unterirdisch abgewickelt werden. Für Containerschiffe sollen die Voraussetzungen hergestellt werden, um Emissionen zu verringern. Frau Wagner ergänzt, dass sich die Luftschadstoffbelastung in Städten durch mehr Elektrofahrzeuge verbessern wird.

- **Lieferverkehr**

Es wird Kritik am geplanten Einkaufszentrum formuliert, das einen enormen Lieferverkehr erwarten lässt. Laut Herrn Bruns-Berentelg werde der Lieferverkehr über verschiedene Standorte verteilt, nicht an zwei Stellen ein- und ausgeführt. Im Rahmen der Ladeinfrastruktur werde das Thema E-Mobilität verfolgt. Im Plenum wird angeregt, auch über andere Möglichkeiten der Anlieferung übers Wasser nachzudenken.

- **Grenzwerte**

Auf die Frage hin, wie EU-Vorschriften und Gesetze zu Grenzwerten eingehalten werden sollen, erklärt Herr Bruns-Berentelg: Verkehrsplanung könne nur innerhalb politischer Rahmenbedingungen betrieben werden (etwa Emissionsschutzwerte laut Klimaschutzpaket). Fragen wie 'Wie können weniger Fahrzeuge in die Stadt kommen?', 'Welche Planung ist geeignet, um die Lebensqualität zu erhöhen?' können mit Netzwerken diskutiert werden. Aus Sicht von Frau Wagner, werden die Vorgaben zum Klimaschutz mit einer reinen Angebotspolitik nicht möglich sein. Im Luftreinhalteplan (2017) werde die HafenCity in ihrer Gänze nicht als problematisch eingestuft. Auch die letzte Lärmaktionsplanung sehe keine Brennpunkte in der HafenCity. Ein aktueller Lärmaktionsplan ist in der Erstellung. Was die EU-Vorgaben zur Luftreinhaltung betrifft, gebe es keine scharfen Grenzwerte.

5. Themenvorschläge für das nächste Forum

- Einkaufszentrum Überseequartier