Bild: Thomas Hampel

Ein Mobilitätskonzept für die Bewohner und Beschäftigten in der Hafencity Hamburg

# „Ökologisch nachhaltige Mobilitätskonzepte sind einer der Kernbereiche einer nachhaltigen Stadtentwicklung“

Viel wird in den Medien, der Politik und bei Wissenschaft und Wirtschaft über Smart-City-Projekte gesprochen. Ein wichtiges Thema ist die Mobilität der Menschen, die in den großen Städten leben. Dabei ist das Auto nur ein kleiner Teil des Gesamtkonzepts. Wie die Hafencity Hamburg die intelligente Mobilität von heute und morgen interpretiert, darüber sprach die Redaktion der gis.Business mit Prof. Jürgen Bruns-Berentelg, Vorsitzender der Geschäftsführung der Hafencity Hamburg.

Autor: **Andreas Eicher**

## Prof. Jürgen Bruns-Berentelg

ist seit 2003 Vorsitzender der Geschäftsführung der Hafencity Hamburg GmbH, einer öffentlichen Entwicklungsgesellschaft im Eigentum der Stadt Hamburg, die mit der Entwicklung der Hafencity und anderer Gebiete betraut ist. Vor seiner Tätigkeit bei der Hafencity Hamburg GmbH war Prof. Jürgen Bruns-Berentelg in leitenden Positionen bei britischen, amerikanischen und deutschen Immobilienunternehmen unter anderem in der Geschäftsführung und im Vorstand tätig. Der studierte Geograph und Biologie ist Immobilienökonom (ebs) sowie Professor für Integrierte Stadtentwicklung an der Hafencity-Universität Hamburg. Sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene hält er Vorträge zu Themen großer, innovativer Entwicklungsprojekte und publiziert regelmäßig zu Fragen der Stadtentwicklung.

Bild: Bina Engel

Prof. Jürgen Bruns-Berentelg

**Herr Prof. Bruns-Berentelg, glaubt man Ihrer Publikation „Themen Quartiere Projekte", gehört das Auto zumindest in der Hafencity zum Auslaufmodell. Sind Sie damit ein Vorreiter in puncto autofreier Innenstädte in Deutschland?**

Die Hafencity definiert einen neuen, nachhaltigen Typus Stadt, der den Herausforderungen der Zukunft in besonderer Weise begegnet. Sie sticht nicht nur heraus durch ihre kompakte, durchmischte und dicht bebaute Stadtstruktur sowie die hohe Qualität der öffentlichen Räume. Neben einer Energieeffizienzsteigerung bei der Wärmeversorgung sowie der „grünen Qualität" der Gebäude geht es selbstverständlich auch um ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept und die Ermöglichung nachhaltiger Lebensstile.

In diesem Zusammenhang heute auf eine gänzliche Verbannung von Autos zu setzen, verliefe diametral zu den sehr unterschiedlichen und wechselnden Mobilitätsbedarfen der Bewohner und Beschäftigten. Eine sehr gute ÖPNV-Qualität und Fußgänger- sowie Radfahrqualitäten, Fahrradstationen und Bikesharing-Angebote: Neben diesen typischen klassischen Maßnahmen nachhaltiger Mobilität setzt die Hafencity vielmehr auf ein Mobilitätskonzept, dass die notwendigen MIV-Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner und Beschäftigten effektiv und kostengünstig, trotz einer reduzierten Stellplatzzahl und trotz reduzierten privaten Pkw-Besitzes, abbildet.

Der Effekt wird verblüffend sein: Obwohl sich die persönlichen Wahlmöglichkeiten erweitern, werden die privaten Mobilitätskosten spürbar reduziert – gleichzeitig wird damit die Anzahl der genutzten Fahrzeuge verringert und, durch die Verlegung aller noch notwendigen Parkplätze in die privaten Tiefgaragen, der öffentliche Raum frei von geparkten Autos sein. Ein Effekt, der durch die verschiedenen Formen individueller Mobilität zurzeit nicht erreicht wird.

**Konzeptionell setzen Sie mit der Hafencity unter anderem auf eine stärkere Verzahnung unterschiedlicher Verkehrsmittel. Können Sie unseren Lesern die Vernetzung von Bahn bis Fahrrad kurz erläutern und welche Vision dahintersteht?**

Schon die westliche Hafencity zeichnet sich stadtstrukturell durch eine intensive vertikale und horizontale Nutzungsmischung aus. Bei hoher baulicher Dichte ist eine optimierte Stadtstruktur mit kurzen Wegen und sehr hoher fußläufiger und fahrradbezogener Erreichbarkeit entstanden. Im Verbund mit mehreren schnell erreichbaren Stadtrad-Stationen sowie einer U-Bahnlinie, dem Anschluss an die S-Bahn, mehreren Fähranlegern sowie einem Busverkehrssystem auch auf Wasserstoffantriebsbasis wird der den Zwang zur Mobilität mit motorisierten Fahrzeugen deutlich reduziert.

Darauf setzt das Mobilitätskonzept der östlichen Hafencity auf. Es entsteht ein quartierübergreifendes und in den Tiefgaragen verortetes Carsharing-System mit einem mittelfristig hohen Anteil an Elektromobilität. Carsharing hilft dabei, multimodales Mobilitätsverhalten zu fördern und durch den tiefgreifenden Wandel des Nutzungsverhalten hin zu einer Kultur des „Nutzen statt Besitzen" auch Transformationsprozesse für andere Handlungsfelder des sozialen Lebens anzustoßen. Elektromobilität leistet nur unter Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien einen Beitrag zu einem $CO_2$-armen Mobilitätssystem.

Der Strombedarf für die Elektrofahrzeuge soll in der östlichen Hafencity durch regenerative, zentral (im Gebäude) und dezentral (vom Energieversorgungsunternehmen) erzeugte Energien gedeckt. Durch die Verbindung von Gebäude- und Fahrzeugtechnik entsteht so eine neue Schnittstelle, die auch bei zukünftigem technologischen Fortschritt genutzt werden soll.

Durch die Integration zusätzlicher Elemente, wie Abstellmöglichkeiten und Lademöglichkeiten für Pedelecs und Fahrräder oder dem Bau moderner Paketboxen, profitieren die Haushalte über die reine Transportleistung hinaus von einem ausgesprochen hohen Komfort bei gleichzeitiger Verringerung des Anlieferverkehrs.

Im Endeffekt haben die Bewohner und Beschäftigten viel mehr Wahlfreiheiten, wann sie zum Beispiel einen eigenen Pkw nutzen. Sie entscheiden, ob sie sich auf Carsharing ohne eigenen Pkw-Besitz konzentrieren, mehr auf komfortable aktive Mobilität (Fahrradfahren, zu Fuß gehen)

zurückgreifen, verstärkt auf die Nutzung des ÖPNV umsteigen oder ob eine Kombination von allen drei Elementen je nach Bedarf zum Tragen kommt.

**Welche Maßnahmen umfasst das Konzept genau und welche Rolle nehmen in diesem Zuge alternative Technologien und Konzepte ein? Sprich E-Mobilität, Wasserstoff oder Carsharing?**

Das Konzept umfasst eine Reihe an Maßnahmen, die die privaten Bauherren umsetzen müssen. So ist die Anzahl der in der östlichen Hafencity zu realisierenden Stellplätze auf maximal 0,4 Stellplätze pro Wohneinheit und bei gewerblichen Gebäuden im Quartier Elbbrücken auf 25 bis 30 % der tatsächlich herzustellenden Stellplätze für alle Nutzungen mit Ausnahme von Beherbergungsbetrieben (gemäß der Hamburger Fachanweisung) reduziert. Gleichzeitig entsteht ein stationsbasiertes und quartierübergreifendes Carsharing-System als verlässliches Angebot für alle Bewohner und Beschäftigten auf 30 % der privaten, zu errichtenden Stellplätze. Angenommen, es entstehen in einem Wohngebäude 40 Stellplätze, so sind zwölf davon für Carsharing und 28 für private Pkw-Halter vorgesehen.

Elektromobilität ist ein wichtiger Bestandteil des Smart-Mobility-Konzepts. So hat das jüngst überarbeitete Hafencity-Umweltzeichen die verbindlichen Mindestvorgaben für die Vor- und Ausrüstung der Tiefgaragen mit Ladeinfrastruktur genau definiert. In den Quartieren Baakenhafen und Elbbrücken sowie auf einigen Grundstücken der westlichen Hafencity (zum Beispiel Wohnbereich Überseequartier) werden daher voraussichtlich bis zum Jahr 2027 ca. 1400 bis 1700 Tiefgaragenstellplätze mit einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ausgestattet (darunter alle Carsharing-Stellplätze). Bei Inbetriebnahme wird die Carsharing-Flotte zu mindestens 40 Prozent aus Elektrofahrzeugen bestehen und in den kommenden Jahren schrittweise weiter anwachsen. Busse und Pkws tanken zudem auch schon seit 2012 klimafreundlich an einer öffentlichen Wasserstofftankstelle in der Hafencity.

**Im Bereich der intelligenten Mobilität tut sich einiges, doch fehlt es vielfach an den notwendigen Rahmenbedingungen, wie dem Breitbandausbau oder genügend Ladesäulen für E-Autos. Wie beurteilen Sie die Situation für die Hafencity und mit Blick auf andere Städte, wie Berlin, Köln oder München, die ähnliche Quartierkonzepte erproben?**

Der Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur wird in Hamburg massiv vorangetrieben. Mit mehreren öffentlichen Ladestationen ist die Hafencity ein voranschreitender Teil dieser Entwicklung. In der östlichen Hafencity wird Elektromobilität zudem frühzeitig in die Neubauplanung einbezogen, wodurch Bauherren erhebliche Investitionskosten für eine spätere Nachrüstung der Stellplätze mit Ladeinfrastruktur nach Fertigstellung der Gebäude einsparen. Bewohner und Beschäftigte erhalten durch die vorhandene Ladeinfrastruktur gezielte Anreize, um auf Elektromobilität umzusteigen.

**Wir sprechen viel über „Smart Mobility". Was verstehen Sie darunter und wie würden Sie den Begriff den Menschen in Hamburg erklären?**

Ökologisch nachhaltige Mobilitätskonzepte sind einer der Kernbereiche einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Mit dem Smart-Mobility-Konzept vollzieht die Hafencity einen transformativen Schritt in Richtung Nachhaltigkeit. Smart Mobility steht für intelligente, nachhaltige Mobilitätslösungen, welche die Flächennutzungseffizienz und Ressourcenschonung in der Hafencity deutlich steigern und dabei zukunftsweisende Innovationen und Multimodalität ohne physische Mobilitätseinschränkungen fördern.

Smart Mobility im motorisierten Individualverkehr verfolgt das Ziel, die Kosten der Individualverkehrsmobilität für viele Haushalte erheblich zu senken und ein effizienzsteigerndes, ökologisch nachhaltiges, institutionelles System des Fahrens, der Nutzung und des Ersatzes der Fahrzeuge zu entwickeln. Das System soll Elektromobilität fördern und möglichst geringe Eintrittsbarrieren für technische Innovationen aufweisen.

**Im Zuge der zunehmenden Digitalisierung und Vernetzung treten nicht wenige Kritiker auf den Plan, die vor einer Monopolbildung weniger Technologieunternehmen warnen und mehr Datenschutz fordern. Teilen Sie diese Befürchtungen?**

Nicht, solange die Daten in öffentlicher Hand bleiben.

**Das Großprojekt Hafencity ist längst nicht vollendet. Was sind die kommenden Meilensteine – auch mit Blick auf die Mobilität der Menschen in diesem Stadtteil?**

Schon im zweiten Halbjahr 2018 sollen im Rahmen des Projekts „Heat" unter der Projektleitung der Hochbahn AG die ersten fahrerlosen Busse starten. Einen großen Schritt weiter geht indes die ebenfalls von der Hafencity Hamburg GmbH verantwortete Entwicklung des neuen Stadtteils Grasbrook. Hier werden neue technologische Anforderungen in der ersten Planung berücksichtigt, um frühzeitig die Voraussetzungen beispielsweise für automatisiertes und vernetztes Fahren zu schaffen.

**Wenn Sie nach vorne blicken. Was wünschen Sie sich für Hamburg in Gänze im Bereich zukünftiger Mobilitätskonzepte und welche Vorbildfunktion kann die Hafencity für den Rest der Stadt, aber auch andere Großstädte haben?**

Die Umsetzung eines solchen „Mobilitätsgroßprojekts", wie es in der Hafencity derzeit entsteht, ist auf der Ebene von Stadtquartieren mit institutioneller und technischer Innovationswirkung ohne Vorbild – national und international. Das Vorgehen und das Konzept sind experimentell angelegt und die institutionellen und wirtschaftlichen Voraussetzungen besonders anspruchsvoll – aber durch die Stadtentwicklung aus einer Hand eben auch besonders Erfolg versprechend. Dadurch, dass es gleichzeitig den institutionellen Rahmen für die Integration vieler weiterer Modellprojekte (zum Beispiel Elemente des autonomen Fahrens) in den nächsten Jahren schafft, wird eine Innovationsplattform für Mobilität erzeugt.

Dadurch kann die Stadt Hamburg ihre geplante Vorreiterrolle im Kontext nachhaltiger Mobilität deutlich stärken und aufgrund der Rahmendaten ein belastbares Modell bereitstellen sowie durch soziotechnische Transformation auch einen wesentlichen Beitrag zum ökologischen Fortschritt und zur Reduzierung des Footprints leisten.

**Herr Prof. Bruns-Berentelg, vielen Dank für das Gespräch!**

**Das Interview führte Andreas Eicher**