



POLIZEI
Hamburg

VD 52, Postfach 60 02 80, 22202 Hamburg

Firma
Bezirksamt Hamburg Wandsbek
W/MR21-14,
Am Alten Posthaus 2
22041 Hamburg

Dienststelle VD 52
Bruno-Georges-Platz 1
22297 Hamburg
Telefon +49 40 428 6 55483
Fax +49 40 428 6 55419
E-Mail vd52@polizei.hamburg.de
Sachbearbeiter [REDACTED]
Zimmer PP 3D 152

Datum 21.12.2020

Aktenzeichen **VD5/8V/0821650/2020**

Aktenzeichen bei Antwort und Rückfragen bitte stets angeben.

Sehr geehrter Herr [REDACTED]

bezugnehmend auf das von Ihnen eingereichte Verkehrsgutachten der Firma ARGUS vom 23.11.2020 zu den Überlegungen hinsichtlich der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Eckerkoppel zwischen der Straße Am Stadtrand und der Straße Friedrich-Ebert-Damm möchte ich Ihnen nach erfolgter Abstimmung mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Polizeikommissariats (PK) 38 antworten bzw. im Folgenden dazu Stellung beziehen.

1. Maßgebliche Aspekte

Das vorliegende Verkehrsgutachten der Fa. ARGUS kommt bei der Abwägung der drei vorgestellten Varianten in jedem Fall zu der Bewertung, dass der Radverkehr in keiner der Varianten auch nach Einrichtung der Fahrradstraße die vorherrschende Verkehrsart sein wird. Das Verhältnis wird hier nach Einrichtung der Fahrradstraße mit 60 KFZ / 40 Fahrrädern angegeben.

Insofern verweisen die Straßenverkehrsbehörden in diesem Zusammenhang auf eine E-Mail der BIS/ A 3 vom 23. August 2018, in dem es heißt: „(...) dass **Fahrradstraßen dann in Betracht kommen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies als bald zu erwarten ist. Die Anordnung einer Fahrradstraße, ohne dass diese Voraussetzung vorliegt, wäre nach §45 Absatz 9 Satz 1 StVO unzulässig und damit rechtswidrig. (...)**“

2. Weitere Aspekte

Bei einer Fahrradstraße handelt es sich um einen Sonderweg, welcher in der Regel den Radfahrenden vorbehalten ist.

Dem Koalitionsvertrag über die Zusammenarbeit in der 22. Legislaturperiode zwischen der SPD und dem Bündnis 90/ DIE GRÜNEN ist zu entnehmen, dass die Koalitionspartner sich zum Ziel gesetzt haben, weitere Fahrradstraßen in Hamburg einrichten zu wollen.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße kommt dann in Betracht, wenn der Radverkehr bereits die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies zukünftig zu erwarten steht. Ferner wird dieser Zustand im Bereich einer Veloroute oder bei einer Straße im Bezirks- und Schulroutennetz jenseits des Hauptverkehrsstraßennetzes lediglich von den politischen Parteien als zukünftig vorausgesetzt.

Bis auf den Passus bezüglich der Velorouten und der Straßen im Bezirks- und Schulroutennetz jenseits des Hauptverkehrsstraßennetzes, sind die vorab genannten Voraussetzungen in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu den Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 (Beginn und Ende einer Fahrradstraße) geregelt.

Diesbezüglich wurde seitens des Bezirksamtes Wandsbek ein Verkehrsgutachten bei der Fa. ARGUS beauftragt, um zu prüfen, ob der Radverkehr in dem in Rede stehenden Teilstück der Straße Eckerkoppel der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dieses entsprechend der vorliegenden Verkehrszahlen zukünftig erwartet werden kann. In der vorliegenden Untersuchung fehlt der Hinweis und somit die Berücksichtigung, dass es sich bei der Straße Eckerkoppel um eine **Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung** (BSBG) handelt und dieser Sachstand somit gesondert zu bewerten ist.

Insofern bedarf es in diesem Fall der zwingenden Absprache innerhalb des Bezirksamtes Wandsbek und ggf. der KOST, ob eine Fahrradstraße aufgrund der verkehrlichen Bedeutung und der Verkehrsstärken überhaupt eingerichtet werden kann und darf.

Der Auffassung, dass die Anordnung einer Fahrradstraße bei Nichtvorliegen der erforderlichen Voraussetzungen unzulässig und rechtswidrig ist, findet sich ebenfalls in HRVV unter dem Punkt „Sonstige Vorgaben -3.“ wieder.

Hierzu sei angemerkt, dass es sich bei der HRVV um eine Richtlinie handelt, deren Umsetzung den Vorgaben der einschlägigen Gesetze und Verordnungen unterliegt. Darüber hinaus empfiehlt die HRVV im Fall einer unzulässigen und rechtswidrigen Sachlage die Verlegung der Veloroute.

Die Auswertung der Zählungen und Verkehrsbeobachtungen seitens der Polizei priorisieren den Radverkehr ebenfalls nicht als vorherrschende Verkehrsart. Auch die Auswertung der Unfallstatistiken der letzten drei Jahre ergab, dass die Straße Eckerkoppel im Bereich der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden unauffällig war.

Ebenso darf eine Fahrradstraße nicht lediglich aus Gründen der Wohnumfeldverbesserung (z.B. Verkehrsberuhigung) angelegt werden. Stets ist der Gemeininn des Straßennetzes zu betrachten. Auch die wirtschaftlichen Folgen für betroffene Unternehmen und Betriebe sind zu berücksichtigen. In dem vorliegenden Verkehrsgutachten werden lediglich zustimmende Äußerungen der Anlieger der Straße Eckerkoppel erwähnt. Zum Umfang der Informationen, welche die Anwohner erhalten haben, finden sich allerdings keine Angaben. Ob den Befragten auch die rechtlichen Konsequenzen der Einrichtung einer Fahrradstraße vollumfänglich bekannt

und bewusst sind, bleibt offen. Denn die im Verkehrsgutachten genannten Zeiten für die Umwegverkehre basieren nach Ansicht der Straßenverkehrsbehörden VD 52 und PK 38 eher auf „Laborwerten“, als auf tatsächlich festgestellten Zeiten.

Gespräche mit Bewohnern bei Verkehrsschauen zeigten, dass offenbar nicht alle betroffenen Anlieger von dem Vorhaben und deren Auswirkungen Kenntnis hatten. Aus diesem Grund ist es aus Sicht der Straßenverkehrsbehörden erforderlich, alle Aspekte der geplanten Verkehrsführung im Rahmen von Bürgerinformationsveranstaltungen des Bezirksamtes Hamburg-Wandsbek objektiv darzustellen und dann ein Votum einzuholen.

Dass die Betrachtungsweise der Wohnumfeldverbesserung einen offenbar großen Anteil bei der Erstellung des Verkehrsgutachtens ausmachte, lässt sich aus dem Vergleich der Varianten ableiten. Hier wird die Reduktion / Verdrängung des gebietsfremden KFZ-Verkehres in /aus der Straße Eckerkoppel mit 100% des Durchgangsverkehres angegeben.

Darüber hinaus weisen die Straßenverkehrsbehörden darauf hin, dass mit der Maßnahme Fahrradstraße und den damit einhergehenden Verkehrsbeschränkungen das Quartier eher geteilt als zusammengeführt wird. Die Fahrradstraße Eckerkoppel ist mit anderen im Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg existenten Fahrradstraßen schon aufgrund der geographischen Lage nicht vergleichbar.

2a) Beschilderung mittels Verkehrszeichen 260 – Verbot der Durchfahrt für KFZ – StVO

Im Gutachten der Firma ARGUS ist an den Knotenpunkten Eckerkoppel / Am Stadtrand und Friedrich-Ebert-Damm / Eckerkoppel die Beschilderung mittels Verkehrszeichen (Vz) 260 StVO – Verbot für Kraftfahrzeuge und dem Zusatzzeichen (ZZ) 1020-30 – Anlieger frei- vorgesehen.

Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörden VD 52 und PK 38 wäre diese Beschilderung auch an den Knotenpunkten Eckerkoppel / Hopfenhof und Knotenpunkt Eckerkoppel / Traberweg / Walter-Heitmann-Straße und Eckerkoppel / Tegeloweg erforderlich.

Bei stringenter Auslegung der StVO würde die Straße Hopfenhof zu einer Sackgasse, da von ihr lediglich Bewohner und Anlieger der Eckerkoppel in die Eckerkoppel einfahren dürften. Verkehre aus der Straße Hopfenhof mit Fahrtziel Traberweg müssten über Ebersreya – Walter-Heitmann-Straße – Eckerkoppel (queren) in den Traberweg einfahren. Mit Fahrtziel Tegeloweg Nord ist folgender Fahrtweg zulässig: Hopfenhof – Ebersreya – Tegeloweg (Süd) – Eckerkoppel (queren) – Tegeloweg Nord.

Das Erreichen des Park+Ride-Parkplatzes am U-Bahnhof Trabrennbahn im Traberweg vom Friedrich-Ebert-Damm ist dann nur noch über folgenden Fahrtweg zulässig: Tegeloweg – Ebersreya – Walter-Heitmann-Straße-Eckerkoppel (Querung)- Traberweg.

Das Erreichen des Traberweges aus der Straße Am Stadtrand wäre somit nur über Am Stadtrand – Eckerkoppel (in Rtg. Bullenkoppel) – Bullenkoppel – Barmwisch – Turnierstieg – Traberweg möglich.

Auch das Anfahren der Kundenparkplätze der Apotheke und anderer Kleinbetriebe wäre nur über Walter-Heitmann-Straße – Traberweg regelkonform zulässig, da die Kundenparkplätze über Traberweg anfahrbar sind. Vor diesem Hintergrund erscheint hier die Verkehrsführung fraglich, da eine Überwachung des Verkehrs im erforderlichen Maße nicht erfolgen kann. Auch dürfte die Akzeptanz bei den Bewohnern des Quartiers nur begrenzt vorliegen, da sich die Fahrtstrecken und -zeiten um ein Vielfaches verlängern würden.

Darüber hinaus handelt es sich bei den Straßen Ebersreye und Walter-Heitmann-Straße zudem um enge Wohnstraßen in einer Tempo-30 Zone, die zusätzliche Verkehre und den damit verbundenen Begegnungsverkehr kaum verkraften könnten. In diesem Zusammenhang würde sich die Sicherheit der Radfahrenden in diesem Bereich stark zum Negativen verändern.

Beachte hierzu: Urteil Bundesverwaltungsgericht, 3. Senat vom 15.02.2000 zu den Voraussetzungen des Anliegerverkehrs., Leitsätze:

„(...)

1. Die für eine bestimmte Straße zutreffende Eigenschaft eines Verkehrsteilnehmers als straßenverkehrsrechtlicher Anlieger vermittelt ihm einen Anliegerstatus nicht für andere Straßen, die von ihm durchfahren werden können oder müssen, um über weitere Straßen seine Anliegerstraße zu erreichen.

(...)“

Für die Anordnung derartiger Verkehrsbeschränkungen und -verbote ist das geltende Straßenverkehrsrecht maßgeblich. Dabei sind insbesondere die gesetzlichen Bestimmungen der bundesweit geltenden Straßenverkehrsordnung (StVO) und deren Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) von der für die Anordnung zuständigen Straßenverkehrsbehörde verbindlich zu beachten.

Diese Normen definieren bzw. regeln und begrenzen den Handlungs-, Ermessens- und Entscheidungsspielraum.

Bei einer Beschilderung mittels Vz 260 – Verbot für Kraftfahrzeuge – handelt es sich um ein Verbotsschild.

So dürfen gemäß § 45 Absatz 9 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erheblich übersteigt.

Diese Gefahrenlage kann nach Auswertung der hier zur Verfügung stehenden Recherche-Programme an den Örtlichkeiten der Straße Eckerkoppel **nicht begründet** werden.

Das Anbringen des Zusatzzeichen 1024-14 - Kraftomnibusse frei – regelt lediglich die zulässige Durchfahrt von allen Kraftomnibussen, nicht nur die des HVV. Insofern ist dieses Zusatzzeichen schlicht überflüssig, da somit keine Begrenzung für andere Kraftomnibusse wirksam wird.

Das Anbringen des Zusatzzeichen 1026-34 – Durchfahrt für Krankenfahrzeuge frei – ist ebenfalls fraglich, da es sich nicht um Transportfahrzeuge im Rahmen des normalen Transportes von eingeschränkt mobilen Personen handelt, sondern seitens des Verkehrsgutachters hiermit die Zulässigkeit von Einsatzfahrzeugen mit Sonder- und Wegerechten eingeräumt werden soll. Genau für diese Fahrten hat der Gesetzgeber den §35 StVO geschaffen, der den entsprechenden Einsatzfahrzeugen die notwendigen Rechte zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben ermöglicht. Wie schon erwähnt ist die Straße Eckerkoppel eine der Hauptanfahrstrecken für Einsatzfahrzeuge auch mit Sonderrechten mit dem Fahrtziel Bundeswehrkrankenhaus in der Lesserstraße.

Diese Fahrzeuge benötigen direkte und schnelle Zufahrtmöglichkeiten zum Krankenhaus, was einer Einrichtung einer Fahrradstraße widerspricht, da die widerstreitenden Interessen (Radfahrende dürfen nebeneinanderfahren etc.) ein schnelles Befahren der Straße Eckerkoppel im Grunde unmöglich macht. In diesem Zusammenhang fließen auch die in anderen Stadtteilen gesammelten Erfahrungen ein.

2b) **HVV-Schienersatzverkehre und ggf. weitere Buslinien im Rahmen der Angebotsoffensive des HVV**

Derzeit wird die Straße Eckerkoppel als Fahrstrecke für mögliche Schienenersatzverkehre der U-Bahnlinie 1 vorgehalten. Diese Verkehre würden im Bedarfsfall jederzeit die Straße Eckerkoppel befahren müssen, um die U-Bahnstation Trabrennbahn bedienen zu können. Eine Verlegung der Route des Schienenersatzverkehrs erscheint aufgrund der vorhandenen Straßen und deren Dimensionen eher unwahrscheinlich. Auch in diesem Fall stehen sich die widerstreitenden Interessen gegenüber. Hier bedarf es einer Regelung, um verkehrssichere und für den Schienenersatz realisierbare Strecken für alle Verkehrsteilnehmer zu generieren.

Ein zusätzlicher und wichtiger Aspekt politischer Vorgaben ist in der Einführung bzw. Umsetzung des sogenannten Hamburg-Taktes zu sehen. Dieser Maxime folgend richtet der HVV im Rahmen der Angebotsoffensive aufwachsend diverse neue Buslinien ein. Es ist zu beobachten, dass gerade Quartiere wie das Umfeld der Straße Eckerkoppel immer häufiger mit sogenannten Quartiersbuslinien erschlossen werden, um das Ziel der Erreichbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von fünf Minuten zu gewährleisten. Insofern gilt es hier zu prüfen, ob derartige Pläne vorliegen. Im positiven Falle wäre auch dies ein Ausschlusskriterium für eine Fahrradstraße, da regelhaft Linienbusse die Straße Eckerkoppel befahren würden.

2c) **Wegfall der positiven und negativen Vorfahrtsbeschilderung**

Die Vorfahrtsregeln gemäß der StVO gelten auch in einer Fahrradstraße. Sofern nicht anders geregelt, gilt die Regel „rechts vor links“. Ein von rechts herannahendes Kraftfahrzeug (z.B. eines Bewohners) hat somit in einer Fahrradstraße auch Vorrang, der zu gewähren ist.

Hier gilt es seitens des Bauvorhabenträgers eine gesicherte und komfortable Verkehrsführung zu ermöglichen. Dem Gutachten liegen diesbezüglich keine Ausführungen bei.

3.) **Fazit**

Nach Abwägung aller genannten rechtlichen Bewertungen ist eine Beschilderung der Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung - Eckerkoppel - mittels VZ 260 – Verbot für Kraftfahrzeuge – gemäß §45(9) StVO nicht zulässig.

Die Zusatzzeichen sind aufgrund fehlender rechtlicher Grundlage nicht anordbar.

Darüber hinaus wäre die vorgeschlagene Zusatzbeschilderung mit einer derartigen Informationsflut für Verkehrsteilnehmer zum einen nicht sofort erfassbar, zum anderen wäre diese Beschilderung gerade für ortsfremde sehr irreführend und somit nicht verkehrssicher.

Das ausschlaggebende Argument ist aber der Umstand, dass seitens der Straßenverkehrsbehörden prognostiziert werden kann, dass der Radverkehr im betreffenden Teilstück der Straße Eckerkoppel auch in Zukunft **nicht** die vorherrschende Verkehrsart sein wird. Diese Prognose wird durch die im Verkehrsgutachten genannten Zahlen bestätigt. Diese Feststellung läuft darüber hinaus dem Planungsgrundsatz einer „bedarfsgerechten Planung“ für die künftigen Nutzer zuwider. Die Unfallauswertung der Straße Eckerkoppel der letzten drei Jahre hat eine unauffällige Unfalllage ergeben.

Somit wären hieraus keine Begründungen für eine Veränderung der Verkehrsführung zu einer wie auch immer gearteten Verbesserung zulässig.

Darüber hinaus sind für eine umfassende Beurteilung der Umgestaltung der Straße Eckerkoppel das Votum

- des LSBG KOST
- der Hamburger Hochbahn AG,
- des Bundeswehrkrankenhauses Wandsbek sowie der
- der Feuerwehr für die Rettungsdienste und
- der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende im Zusammenhang mit der Erreichbarkeit der Park+Ride-Station und deren Parkplatz

einzuholen und zu dokumentieren.

Entsprechendes gilt für die Gewerbebetriebe der Straße Eckerkoppel, beispielhaft ist hier der EDEKA-Verbrauchermarkt oder die Apotheke im Traberweg zu nennen, deren Erreichbarkeiten mit dem Auto deutlich eingeschränkt werden würden.

Vor diesen Hintergründen lässt das vorgelegte Verkehrsgutachten die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Eckerkoppel aus hiesiger Sicht nicht zu.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße im Teilstück der Straße Eckerkoppel zwischen der Straße Am Stadtrand und der Straße Friedrich-Ebert-Damm ist aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht daher weder zustimmungs,- noch anordnungsfähig.

[REDACTED] VD52