

BVM über BA Wandsbek/MR VD 50 VD 520  
Nachr.: BIS/A43, VDL/VDLS (elektronisch gezeichnet)

## **Einrichtung einer Fahrradstraße im Straßenzug Eckerkoppel**

Stellungnahme der Verkehrsdirektion (VD) 52

### **1. Vorbemerkung**

Aufgrund des Beschlusses des Regionalausschusses Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne, Drs. 21.1050.1, wurde sich seitens des Bezirksamtes Wandsbek mit der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Eckerkoppel befasst.

Im Januar 2021 wurde die Idee der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Eckerkoppel in einem Telefonat zwischen Frau Pfaue (BVM) und dem damaligen Leiter der Verkehrsdirektion (VDL), LPD Schröder, erörtert und ad acta gelegt.

Am 23.02.2021 kam es zu einem Eskalationsgespräch zur Thematik Veloroute 6, Abschnitt W16.3-Eckerkoppel-Ost, unter Beteiligung BIS/A3, VDL und VD 5, in dessen Verlauf die Einrichtung einer 30 Km/h-Zone oder 30 km/h-Strecke seitens der VD als eine zu prüfende Möglichkeit angesehen wurde. Der vorgelegten Planung einer Fahrradstraße wurde nicht zugestimmt.

Frau Pfaue und Herr Schröder einigten sich auf eine Verkehrsführung der Radfahrenden im Rahmen einer 30 km/h-Strecke oder -Zone.

Nachfolgend wurde durch ein beauftragtes Ingenieurbüro diese Möglichkeit geprüft.

Am 31.05.2021 wurde eine entsprechende Verkehrsführung vorgestellt. Zu dieser wurde seitens der VD 5 ausführlich Stellung genommen.

Am 12.12.2022 fand ein Gespräch zwischen dem Bezirksamt Wandsbek, der BVM, dem Ingenieurbüro ARGUS und den Straßenverkehrsbehörden (vertreten durch VD 52 und das PK 38) statt. Ziel des Gespräches war es herauszufinden, ob und unter welchen Umständen die Straße Eckerkoppel -in einem noch festzulegenden Abschnitt- zu einer Fahrradstraße umgestaltet werden kann.

Die ersten Planungen der Ingenieurbüros ARGUS<sup>1</sup> und M&O zur Einrichtung einer Fahrradstraße sahen vor, die Straße Eckerkoppel zwischen den Straßen Bullenkoppel und Tegeltweg umzubauen bzw. darüber hinaus bis zum Friedrich-Ebert-Damm zu verlängern.

Für die neue Planung wurden die rechtlichen Vorgaben der Hamburger Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HRVV) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zugrunde gelegt.

---

<sup>1</sup> vom 23.11.2020

Im Zuge der vorgenannten Besprechung wurde Konsens erzielt, dass es unter den geänderten rechtlichen Voraussetzungen die Anordnung einer Fahrradstraße in der Straße Eckerkoppel grundsätzlich möglich wäre.

Vorgesehen ist die Beschilderung Fahrradstraße (VZ 244.1) mit den Zusatzzeichen 1010-72 (Motorrad/Kraftfahrzeug frei).

Vom Bezirksamt wurden die Straßenverkehrsbehörden gebeten, die noch zu prüfenden Punkte zu benennen.

Die VD 52 nimmt unter Beteiligung des PK 38 diesbezüglich Stellung.

## **2. Stellungnahme**

Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht (Vgl. VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2).

Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörden ist die Straße Eckerkoppel keine Straße von untergeordneter Bedeutung. Bei der Straße handelt es sich laut FHH-Atlas um eine Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung.

Die Straße Eckerkoppel liegt zentral mittig zwischen zwei Wohngebieten und ist als Sammelstraße für alle Verkehrsteilnehmenden des Quartiers vorgesehen. Sie dient darüber hinaus als Umleitungsstrecke für die zwei Hauptverkehrsstraßen Friedrich-Ebert-Damm und Am Luisenhof/Steilshooper Straße.

Des Weiteren ist die Straße Eckerkoppel eine Strecke für den Schienenersatzverkehr (SEV). Das bedeutet im Falle der Einrichtung eines SEV, dass ca. alle 3 Minuten ein Gelenkbus über die gesamte Strecke der Straße Eckerkoppel fahren muss und nicht, wie bisher, nur in dem Abschnitt der Straße Eckerkoppel zwischen den Straßen Tegelweg und Berner Heerweg.

Ferner wird die Umsetzung des sogenannten Hamburg-Taktes zur Förderung des ÖPNV in den nächsten Jahren angestrebt, um den Zielen der Verkehrswende Rechnung zu tragen.

Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörden ist daher eine Klarstellung erforderlich, inwieweit die Förderung des ÖPNV und des SEV in den Planungen berücksichtigt, in die Begründung eingeflossen und abgewogen wurden.

In diesem Zusammenhang ist auch das zukünftig verstärkte Aufkommen von on-demand Fahrdienstleistungen, z. B. die des Anbieters MOIA, zu betrachten. In den Planungen sind daher die Anforderungen an mögliche Haltepunkte für ein regelkonformes Halten zwecks Fahrgastaufnahme oder das Absetzen von Fahrgästen zu berücksichtigen. Dies gewinnt umso mehr an Bedeutung, als dass MOIA derzeit das Angebot seiner virtuellen Haltepunkte stark ausweiten möchte und sich dieser Prozess aktuell in behördlicher Abstimmung befindet.

Durch die gewählte Beschilderung würden alle Verkehre weiterhin in der Straße Eckerkoppel zugelassen werden. Somit würde sich im negativsten Fall nichts an der Verkehrsdichte beziehungsweise an dem avisierten Fahrkomfort für den Radfahrenden ändern.

Solange alle Verkehrsarten weiterhin für die Straße Eckerkoppel zugelassen werden, ist zu klären, in wie weit die Straße weiterhin als offizielle Umleitungsstrecke zur Verfügung stehen würde. Dies würde die Fahrradstraße zwar in ihrer originären Funktion einschränken, jedoch stehen aufgrund der fortschreitenden Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h im gesamten Stadtgebiet keine Alternativrouten zur Verfügung.

Derzeit ist das Parken am rechten Fahrbahnrand in der Straße Eckerkoppel zulässig. In weiten Strecken der Straße stehen keine ausreichenden Nebenflächen zur Herstellung von Seitenstreifen zur Verfügung.

Im Sinne der HRVV zu Zeichen 244.1 und 244.2 müssten bei Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Eckerkoppel als unterstützendes Element Haltverbote (VZ 283) für den Fahrbahnrand angeordnet werden, um den Radfahrenden eine attraktive Verbindung zu generieren.

Unter Berücksichtigung der ReStra zur ERA, Ziffer 6.3, ist der ruhende Kfz-Verkehr außerhalb der Fahrgasse unterzubringen. Dies erweist sich in der Straße Eckerkoppel aufgrund des Straßenquerschnittes als schwierig bis nicht umsetzbar.

Auch dem Wirtschaftsverkehr stünden in der Straße Eckerkoppel keine Möglichkeiten zum Parken/Halten zur Verfügung. Hingegen könnten Ausnahmegenehmigungen für einen Umzug oder eine größere Anlieferung erteilt werden.<sup>2</sup>

Diese Möglichkeit besteht jedoch nicht für die immer stärker genutzten Lieferdienste für Medikamente, Essen auf Rädern, Pflegedienste oder andere Dienstleistungen, als auch nicht für Taxen und MOIA.

Zusätzlich ist zu bedenken, dass in der Straße Eckerkoppel auch Gewerbe angesiedelt ist, welches nicht mit Kleinfahrzeugen beliefert werden kann bzw. auf dem eigenen Grundstück nicht über ausreichend Fläche verfügt. Diese Lieferfahrzeuge stehen aktuell zum überwiegenden Teil noch auf der Fahrbahn.

Freie Fahrt durch Unterbinden des Parkens am Fahrbahnrand führt unter Umständen zu einem höheren Geschwindigkeitsniveau des (zulässigen) Kfz-Verkehrs in der Fahrradstraße, begünstigt eventuell durch das (deutliche) Missverhältnis Radverkehr zu Kfz-Verkehr.

Weiterhin ist in den Planungen zu berücksichtigen, dass sich am U-Bahnhof Trabrennbahn in der Straße Traberstieg ein P&R Parkplatz befindet, der üblicherweise zu den Hauptverkehrszeiten stark frequentiert wird und sich nicht auf Fahrverkehr pro Stunde herunterrechnen lassen kann. Hier sollte die Spitzenlastzeit Berücksichtigung finden.

Ebenfalls im Bereich des U-Bahnhofs befindet sich das Nahversorgungszentrum des gesamten Quartiers. Dieses muss nicht nur beliefert, sondern auch von allen Kunden problemlos mit dem Kfz erreichbar sein.

Daher ist ein Verkehrskonzept unabdingbar. Dabei ist von Bedeutung, dass es sich bei den umliegenden Straßen überwiegend um Tempo-30-Zonen in reinen Wohngebieten handelt.

### **3. Schlussbemerkung**

Seitens der VD 52 kann dem (politischen) Wunsch nach Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße Eckerkoppel gefolgt werden.

Unter Berücksichtigung der einschlägigen Regelwerke, Verfügungen und Gesetze ist diese auch anordnungsfähig.

Es bedarf dazu aber einer Abwägung der verkehrlichen Bedarfe im Quartier und einer nachvollziehbaren Begründung für die Bevorrechtigung des Radverkehrs im gesamten Verlauf der Straße Eckerkoppel.

---

<sup>2</sup> Diese wären jedoch temporär und auf ein bestimmtes Fahrzeug bezogen.

Gemäß VwV-StVO zu VZ 244.1 und 244.2 darf in Fahrradstraßen anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

Rechtlich ist eine Privilegierung bestimmter Verkehrsarten nicht statthaft.

Grundsätzlich besteht auch Unklarheit, wie sich eine untergeordnete Straße begründet. Dies ist darzulegen.

Darüber hinaus wird ein städtebauliches Konzept für das Quartier Trabrennbahn Farmsen für erforderlich erachtet.

