

Anlage zur Drucksache 22-3991.2.4

Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) nimmt mit Schreiben vom 21.02.2024 wie folgt Stellung:

Die Wirksamkeit der Maßnahmen auf der beigefügten Liste können von Seiten der BSW nicht beurteilt werden, da dazu keine fachlichen Zuständigkeiten bestehen. Auswirkungen auf den Städtebau und weitere Themen, die von der BSW vertreten werden, gibt es nicht, da die vorgeschlagenen Maßnahmen innerhalb der bestehenden Verkehrsflächen verortet sind. Die Themen Verkehrsplanung und Verkehrslenkung liegen in der Zuständigkeit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, der Behörde für Inneres und Sport und des Bezirksamtes Hamburg-Mitte.

Ein Workshop mit Vertreter und Vertreterinnen der Politik, von Fachbehörden, des Bezirksamts, der Hafencity GmbH und der Polizei könnte helfen, die Wirksamkeit und Realisierbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen zu beurteilen. BSW ist gerne bereit, an dem vorgeschlagenen Workshop teilzunehmen.

Die Hafencity Hamburg GmbH (HCH) hat in den vergangenen Jahren, neben mindestens jährlich durchgeführten, Informationsveranstaltungen für die Bewohnerschaft auch wiederholt zu öffentlichen Veranstaltungen und Workshops zu diversen Verkehrsthemen in der Hafencity eingeladen.

Mit der Eröffnung des südlichen Überseequartiers wird eine weitere Einflussgröße des bestehenden Verkehrsmodells der Hafencity in Betrieb gehen und damit mehr Gewissheit über die tatsächliche Entwicklung der Verkehrsströme liefern. Aus diesen Gründen erscheint die in der Drucksache benannte Frist von sechs Monaten, gerechnet ab dem Datum der Beschlussfassung der Drucksache, als geeigneter Zeithorizont für die geforderten Gespräche. Die HCH wird gern an der Vorbereitung und Durchführung geeigneter Gesprächsformate mitwirken und gegebenenfalls externen Sachverstand mit einbinden.

Für die Verkehrsflächen in der Hafencity sind die Planungen überwiegend schlussverschiedet und insofern durch alle einzubeziehenden Fachbehörden hinsichtlich der jeweiligen planerischen und rechtlichen Belange genehmigt worden. Gewünschte Veränderungen müssen hinsichtlich ihres Erfordernisses und ihrer Auswirkungen gründlich geprüft werden. Sie wären insofern hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den genehmigten Planungen zu überprüfen und ggf. im Einzelfall über neue Verschickungsverfahren mit den beteiligten Fachbehörden erneut Einvernehmen herzustellen.

Die Beteiligung der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) wird daher für notwendig gehalten. Hinsichtlich nahezu aller aufgelisteten Themen muss aus Sicht der HCH auch die Verkehrsdirektion der Polizei (VD 52) eingebunden werden, da diese hoheitlich über die Anordnung von Verkehrszeichen, Fahrbahnmarkierungen und ähnlichem entscheidet.

Die HCH kann bauliche Maßnahmen, soweit sie als zwingend erforderlich gesehen werden, nur in den noch beim Sondervermögen Stadt und Hafen liegenden Straßenabschnitten umsetzen; die Finanzierungsfrage dieser Maßnahmen ist ungeklärt und wäre FHH-intern zu klären.

Für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen oder –Strecken bestehen enge rechtliche Voraussetzungen, eine Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes, durch die der kommunale Handlungsspielraum erweitert worden wäre, wurde im November 2023 vom Bundesrat gestoppt. Die HCH hatte gemeinsam mit der Bewohnerschaft und dem Fachbüro ARGUS in den o.g. Gesprächen bereits einige Abschnitte identifiziert, in denen eine Umsetzung wünschenswert und evtl. auch rechtlich möglich wäre. Gegenwärtig werden Abschnitte im Bereich des Überseequartiers überprüft. Diese Überprüfung könnte noch einmal zusammenfassend dargestellt werden, über eine Umsetzung entscheidet letztendlich VD 52.

Fußgängerquerungen/Zebrastrifen haben eine ähnliche rechtliche Problematik wie bei Tempo 30. Dies könnte punktuell zumindest geprüft und mögliche rechtliche Ausschlussgründe transparent kommuniziert werden.

In 2021/2022 hat unter Federführung des Polizeikommissariats 14 mit Beteiligung der zuständigen Fachbehörden und der HCH ein intensiver Prüfprozess zur Freigabe der Promenaden für den Radverkehr stattgefunden. Aufgrund erheblicher Bedenken seitens der Fachbehörden, insbesondere in Bezug auf die Rampen- und Geländergestaltung, wurde letztlich von der Verkehrsdirektion eine Freigabe der Promenaden für den Radverkehr durch explizite Beschilderung abgelehnt.

Die Ampelschaltungen der Hauptverkehrsachsen werden momentan punktuell im Zusammenhang mit dem Radfahrstreifen im Verlauf des Brooktorkais überprüft. Es sollte gemeinsam erörtert werden, an welchen Stellen eine nochmalige Überprüfung planerisch sinnvoll sein könnte. (siehe oben: Erst nach Eröffnung des südlichen Überseequartiers sinnvoll.)

Für die Zufahrten bzw. Brücken in die Hafencity liegt die Zuständigkeit beim Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer. Nach Kenntnis der HCH läuft allerdings die Überprüfung für einen Radfahrstreifen von Norden über die Kornhausbrücke. Die Umsetzung ist für das Jahr 2025 geplant. Ein aktueller Stand ist hier nicht bekannt.

Etwaige Modifikationen sollten gesamthaft und nicht nur punktuell betrachtet werden.

Die Verbreiterung der Streifen auf der westlichen Überseeallee ist planerisch abgeschlossen und die Umsetzung (Markierungsarbeiten) erfolgt im April 2024. Die Herstellung einer baulichen Abtrennung (sog. Klebeborde) in der westlichen Überseeallee ist in der behördlichen Abstimmung.

Die Behörde für Inneres und Sport / zentrale Straßenverkehrsbehörde Verkehrsdirektion (VD) 5 nimmt mit Schreiben vom 28.12.2023 unter Beteiligung des örtlich zuständigen Polizeikommissariats (PK) 14 und des Landesbetriebs Straßen Brücken und Gewässer (LSBG) wie folgt Stellung:

1. Vorbemerkung

Der Bereich HafenCity ist sowohl von bereits fertig gestellten Straßenzügen, als auch von Großbaustellen und sich entwickelnden Quartieren im Stadtteil geprägt. Daraus resultiert Transport- und Lieferverkehr im gesamten Gebiet.

An den relevanten Straßenzügen wurden seitens der HafenCity GmbH (in nicht gewidmeten Bereichen) sowie durch die Baulastträger (Bezirk Mitte, LSBG) in Teilen noch vorläufige Verkehrsinfrastrukturen hergestellt.

Auch die endgültige Herstellung der Straßenzüge und somit auch der Verkehrsführung obliegt in Planung und Ausführung der HafenCity GmbH und/ oder den Baulastträgern.

Grundsätzlich ist für Planung und Gestaltung von Knotenbereichen (Lichtzeichenanlagen) der LSBG zuständig. Die Straßenverkehrsbehörden prüfen die Planungen auf Regelkonformität und Verkehrssicherheit und ordnen diese an.

Grundvoraussetzung für eine Teilnahme am Straßenverkehr ist ein verkehrssicheres Verhalten. Dies bedingt insbesondere bei Kindern eine entsprechende Verkehrserziehung und -schulung im Hinblick auf Verkehrsregeln.

Die Stellungnahme der Verkehrsdirektion bezieht sich lediglich auf die durch die Straßenverkehrsbehörden zu bewertenden und zu beeinflussenden Aspekten.

Die Ahndung der etwaigen Missachtung von Verkehrsregeln obliegt nicht den Straßenverkehrsbehörden.

2. Stellungnahmen zu allen Punkten der Liste „Neuralgische Punkte HafenCity“

Schulweg Katharinenschule

Die Verkehrsführung an der Kreuzung Überseeallee/ Am Dalmannkai/ Am Sandtorpark wird zurzeit durch die Baumaßnahmen am Überseequartier stark beeinträchtigt. Die Lichtzeichenanlage (LZA) ist ausgeschaltet, zur sicheren Querung der Straße Am Sandtorpark in Richtung Katharinenschule wurde ein Fußgängerüberweg (FGÜ) angelegt.

Nach Abschluss der Baumaßnahmen am Überseequartier ist dieser Knoten voll signalisiert inklusive Fußgängerlichtzeichenanlagen (F-LZA).

Schülerlotsen sollen in Hamburg aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht eingesetzt werden. Denkbar wäre der Einsatz von Verkehrshelfern; deren Ausbildung würde durch die Verkehrswacht auf Initiative von Schulen oder Eltern vorgenommen werden. Verkehrshelfer haben keinerlei rechtliche Befugnisse zur Regelung des Verkehrs. Sie dienen zur Unterstützung von unerfahrenen Verkehrsteilnehmenden im Rahmen der jeweils örtlich angeordneten Verkehrsführung. Die LZA der umliegende Knoten sind in Betrieb, wurden nach den einschlägigen Regelwerken errichtet und gelten als verkehrssicher. Diese können und sollen durch den Fußverkehr genutzt werden.

Im Bereich der Einmündung Großer Grasbrook/ Am Kaiserkai befinden sich drei Querungsstellen für zu Fuß Gehende:

In Höhe der Magellan-Terrassen Richtung Sandtorpark (von dort gibt es einen direkten Zugang zur Katharinenschule) befindet sich ein FGÜ zur sicheren Querung. Dieser ist in der Fahrbahnmitte durch

eine Sprunginsel unterbrochen, so dass jeweils nur eine Richtungsfahrbahn überquert werden muss/kann.

Zwischen den Einmündungen Am Kaiserkai und Am Dalmannkai sind zudem zwei Querungsstellen mit zwei Sprunginseln in der Fahrbahnmitte vorhanden.

Bei der Querung der Straße Am Kaiserkai im Einmündungsbereich Großer Grasbrook haben zu Fuß Gehende Vorrang vor abbiegenden Fahrzeugen. Gem. § 9 Abs. 3 S. 3 StVO muss der Abbiegende auf zu Fuß Gehende besondere Rücksicht nehmen und, wenn es nötig ist, warten.

Die Anordnung einer Tempo 30-Zone Am Kaiserkai wäre nach hiesiger Einschätzung gemäß § 45 (1c) Straßenverkehrsordnung (StVO) grundsätzlich möglich. Demnach werden Tempo 30-Zonen insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf angeordnet.

Hierbei muss aber unbedingt bedacht werden, dass eine Tempo 30-Zone dem Prinzip der Einheit von Bau und Betrieb (selbsterklärende Straße) genügen muss. Demzufolge müsste die Straße baulich neugestaltet werden.

Die konzeptionelle Planung zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen liegt im Übrigen im Zuständigkeitsbereich der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM).

Schulhinweisschilder sind in der StVO nicht vorgesehen; sie können daher nicht von hier angeordnet werden. Denkbar wäre lediglich die Aufstellung solcher Hinweisschilder durch das Bezirksamt, wobei es nach hiesiger Einschätzung fraglich bleibt, ob diese von den Schulkindern wahrgenommen und befolgt werden. Zu bedenken bleibt auch, dass eine Vielzahl von Verkehrs- und Hinweisschildern zu einer Reizüberflutung bei Verkehrsteilnehmenden führen kann. Daraus ist der Grundsatz der StVO abzuleiten, dass nur so viele Schilder, wie unbedingt erforderlich sind, angeordnet und aufgestellt werden sollen; dies sollte auch für Hinweisschilder gelten.

Schilder zu Werbezwecken werden nach Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen des Bezirksamts aufgestellt. Die Straßenverkehrsbehörde ist am Genehmigungsverfahren beteiligt und prüft jeweils die Unbedenklichkeit des Standortes in Bezug auf die Verkehrssicherheit.

Baustellenbedingte Werbe- und Hinweistafeln unterliegen einschlägigen Prüfvorschriften seitens des Bezirksamts.

Bei einer Ortsbesichtigung „rund um die Katharinenschule“ hat die Straßenverkehrsbehörde festgestellt, dass sowohl Werbe- als auch andere Hinweisschilder dem üblichen innerstädtischen Gesamteindruck entsprechen (Rolltransparente und Uhren mit Werbung am Fahrbahnrand bzw. in der Fahrbahnmitte).

Eine farbliche Markierung auf der Fahrbahn als Hinweis auf Geschwindigkeitsbeschränkungen oder LZA sieht die StVO nicht vor; sie können deshalb von der Straßenverkehrsbehörde nicht angeordnet werden

Schulweg Grundschule am Baakenhafen

Die Signalisierung der Kreuzung entspricht der aktuellen Rechtslage und dem aktuellen Stand der Technik. Die Signale sind gut sichtbar, die Markierungen wirken neuwertig. Eine Unfallauswertung der vergangenen drei Jahre ergab keine Unfalllage im Zusammenhang mit dem Fußverkehr. Die Kreuzung ist somit verkehrssicher.

Im Bereich der Grundschule Am Baakenhafen in der Baakenallee wurden vor Beginn des neuen Schuljahres 2023 sowohl eine Tempo-30-Strecke im Bereich der Schule (Länge 300 Meter) als auch ein FGÜ straßenverkehrsbehördlich angeordnet und eingerichtet.

Zudem wurde bereits im März 2023 in Zusammenarbeit zwischen der Grundschule, der Hafencity GmbH, dem Verkehrsingenieursbüro ARGUS und der Polizei Hamburg (PK 14 und Polizeiverkehrslehrer) ein Schulwegplan für einen sicheren Schulweg entwickelt.

Ampel Versmannstraße 40, bei Fußgängerbrücke Baakenpark

Die Versmannstraße ist als Hauptverkehrsstraße ausgelegt und soll insbesondere der Abwicklung des Kfz-Verkehrs aus bzw. in die Hafencity dienen.

Die bauliche Trennung der Verkehrsrichtungen bewirkt mehr Raum für den kreuzenden Fußverkehr und somit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Derzeit handelt es sich auf Grund des Ausbaus von Flächen der Hafencity um ein Provisorium, d.h. der Durchgangsverkehr wird über die nördlichen Fahrspuren abgewickelt. Die südlichen Verkehrsflächen sind dem Anliegerverkehr vorbehalten, es findet in der Regel kein Durchgangsverkehr statt.

Gemäß § 1 StVO ist im Straßenverkehr ständige Aufmerksamkeit gefordert (vgl. auch Vorbemerkung). Sofern die Mittelinsel beim Queren der Fahrstreifen erreicht wurde, darf die weitere Fahrbahn erst bei Grün betreten werden. Diese progressive Schaltung sorgt für eine optimale Abwicklung aller Verkehrsarten.

Eine durchgehende Freigabe (Grün) für den Fußverkehr würde für eine schlechtere Abwicklung des Kfz-Verkehrs und somit für Stauungen sorgen.

Fußweg Stockmeyerstraße am Lohsepark

Im Straßenzug Koreastraße/ Stockmeyerstraße sind die Gehwege auf der nördlichen Seite komplett vorhanden und hindernisfrei begehbar.

Auf der Südseite ist der Gehweg zumindest zwischen der Shanghaiallee und der Straße Am Hannoverschen Bahnhof baulich fertiggestellt und benutzbar.

Verlängerung der Ampelphasen

Shanghaiallee nach Yokohomastraße und Überseeboulevard nach Osakaallee

F-LZA werden in Hamburg gemäß der Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) so geplant, dass die Grünzeit addiert mit der Zwischenzeit (Zeitraum bis ein weiterer Verkehrsteilnehmer Grün erhält) ausreicht, um konfliktfrei die Fahrbahn zu queren. Das bedeutet, dass beim Betreten der Fahrbahn bei (noch) Grün ein sicheres Erreichen der anderen Gehwegseite gewährleistet ist. Eine Verlängerung der Grünphase würde insgesamt zu einer Verschlechterung der Abwicklung des Verkehrs und somit zu mehr Wartezeiten führen.

Zweibrückenstraße Höhe Elbtower (Radfahrer)

Bei diesem Knoten handelt es sich um ein Provisorium für den Ausbau des Elbtowers. Die Signalisierung erfolgt durch Detektion der einzelnen Verkehrsarten sowie des Baustellenverkehrs. Ob eine Änderung der Schaltung zugunsten des Radverkehrs möglich ist, kann ausschließlich der LSBG beurteilen.

Fahrradweg / Velorouten

Elbbrücken bis Elbtower

Die hier beschriebene Situation hat sich aufgrund der mittlerweile verstrichenen Zeit zwischen Formulierung der Liste (Mai 2023) und der jetzt zu fertigenden Stellungnahme erledigt.

Hier wird davon ausgegangen, dass mit der beschriebenen Baustelle diejenige in der Versmannstraße in Höhe des Jufa-Hotels gemeint war. Dort wurde im Frühjahr 2023 ein Fußgängertunnel als Verbindung zum Oberhafenquartier gebaut. Der Kfz- und der Radverkehr mussten mit Hilfe einer Verschwenkung nach links an der Baustelle vorbeigeführt werden. Weder der provisorische Kfz-Fahrstreifen, noch der Radfahrstreifen waren untermaßig angelegt.

Die Verkehrsführung ist noch nicht endgültig hergestellt. Der Verkehrsraum unterliegt aufgrund der Baustellen stetiger Veränderungen.

Gebiet Baakenhafenbrücke

Die Verkehrsführung auf der Baakenhafenbrücke (Grandeswerder Straße) ist für alle Verkehrsarten klar geregelt:

In beide Richtungen ist jeweils ein Fahrstreifen für den Kfz- Verkehr, ein Radfahrstreifen und ein Gehweg vorhanden. Der Gehweg ist durch eine etwa hüfthohe „Mauer“ vom Fahrzeugverkehr separiert. In der Mitte der Brücke befindet sich eine Querungsstelle in Form einer Sprunginsel. Zum Themenbereich „Campus Schule“ siehe die Ausführungen zur Grundschule Am Baakenhafen. Auf Initiative des PK 14 wurde in den Jahren 2021 und 2022 eine intensive Prüfung der Freigabe der Plätze und Promenaden in der Hafencity durchgeführt.

Im Ergebnis ist aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde unter Einbindung der Behörde für Inneres und Sport (BIS/ A 43) eine einheitliche Radverkehrsführung auf allen Plätzen und Promenaden anzustreben. Viele Bereiche der Promenaden sind stark von zu Fuß Gehenden frequentiert. Voraussetzung für die straßenverkehrsbehördliche Freigabe ist die Schaffung regelkonformer Radverkehrsanlagen. Diese sind zurzeit nicht vorhanden.

Aus diesem Grund ist eine straßenverkehrsbehördliche Freigabe für den Radverkehr rechtlich nicht zulässig; die Polizei als Straßenverkehrsbehörde hat hier keinen Ermessensspielraum.

Verschmutzung Radwege Baakenhafen

Eine aktuell von hier durchgeführte Überprüfung hat keine Hinweise auf Verschmutzungen ergeben, die die Verkehrssicherheit gefährden. Von hier erfolgt die Bitte und der Hinweis, festgestellte Auffälligkeiten direkt an die Hafencity GmbH zu melden.

Das Radfahren ist auch in diesem Bereich nicht zulässig, siehe Ausführungen zur Freigabe der Plätze und Promenaden in der Hafencity für den Radverkehr.

Im Sommer dieses Jahres wurde eine regelkonforme Radverkehrsanlage mit Begegnungsverkehr am Kirchenpauerkai für die Benutzung freigegeben.

Breiten der Velorouten Versmannstraße

Velorouten beschreiben lediglich einen für Radfahrende empfohlenen Fahrtweg, der an vielen Stellen für deren Anforderungen baulich hergestellt ist. Velorouten verlaufen sowohl auf der Fahrbahn, als auch in Fahrradstraßen, auf Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen.

In der Versmannstraße und in der Überseeallee sind jeweils Radfahrstreifen auf der Fahrbahn in beide Fahrtrichtungen vorhanden. Sie entsprechen nach hiesiger Einschätzung den Vorschriften der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen). Demnach beträgt die Mindestbreite für Radfahrstreifen 185 cm incl. Markierung.

Vor der Magdeburger Brücke im Verlauf der Überseeallee werden die Radfahrstreifen aufgrund der geringen Fahrbahnbreite auf der Brücke in Schutzstreifen überführt. Deren Mindestbreite von 125 cm inklusive Markierung gemäß ERA ist vorhanden.

Um dort breitere Radfahrstreifen herstellen zu können, müsste die Brücke verbreitert (neu gebaut) werden.

Radwegführung von Überseequartier bis Baakenbrücke

Die Führung des Radverkehrs auf der Versmannstraße und auf der Überseeallee erfolgt in Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Sie ist nach hiesiger Bewertung eindeutig und klar erkennbar. An dieser Stelle erfolgt der Hinweis zur Benutzung von Gehwegen durch Rad fahrende Kinder. Die StVO bestimmt im § 2 Absatz 5 folgendes: Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Ist ein baulich von der Fahrbahn getrennter Radweg vorhanden, so dürfen abweichend von Satz 1 Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr auch diesen Radweg benutzen. Soweit ein Kind bis zum vollendeten achten Lebensjahr von einer geeigneten Aufsichtsperson begleitet wird, darf diese Aufsichtsperson für die Dauer der Begleitung den Gehweg ebenfalls mit dem Fahrrad benutzen; eine Aufsichtsperson ist insbesondere geeignet, wenn diese mindestens 16 Jahre alt ist. Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Soweit erforderlich, muss die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden. Wird vor dem Überqueren einer Fahrbahn ein Gehweg benutzt, müssen die Kinder und die diese begleitende Aufsichtsperson absteigen.

Die sog. „Pop-Up-Bikelane“ (Provisorischer Radfahrstreifen) Am Sandtorkai wurde mittlerweile verstetigt und weiß markiert. Die Verkehrsführungen für Radfahrende an den Knoten Am Sandtorkai/ Osakaallee und Am Brooktorkai/ Shanghaiallee sind unter den baulichen Gegebenheiten rechtskonform.

Radfahrende, die die rot markierten Radfahrstreifen nicht nutzen wollen, haben die Möglichkeit, die Fahrbahn hinter der Einmündung oder Kreuzung vom rechten Fahrbahnrand schiebend in der Fußgängerfurt oder unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zu überqueren (indirektes Linksabbiegen).

Bauliche Änderungen und eine damit ggf. einhergehende Änderung der Radverkehrsführung liegt im Zuständigkeitsbereich des Straßenbaulastträgers/ der Hafencity GmbH.

Osakaallee / Überseeallee

Der Bereich Überseeallee (Magdeburger Brücke) / Osakaallee wird derzeit durch die Unfallkommission betrachtet und unter Beteiligung der verschiedenen Akteure an einer zeitnahen rechtskonformen und sicheren Lösung gearbeitet.

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende hat mit Schreiben vom 06.03.2024 zu allen Punkten der Liste „MR Liste Neuralgische Punkte Hafen City“ Stellung genommen:

1. Ampel Versmannstraße 48 – 52 (keine Synchronschaltung für alle vier Spuren. Damit rechnet keiner und läuft einfach weiter. Vorschlag: Synchronschaltung)

Eine Überarbeitung der Lichtsignalanlagen (LSA)-Steuerung soll im Jahr 2024 erfolgen. In diesem Zuge wird auch der Vorschlag zur progressiven Schaltung der Signalisierung beider Fußgängerfurten übernommen.

2. Ampel Versmannstraße Höhe Hundeauslauf (Anforderungsampel: zu lange Reaktionszeit (2 – 3 min) lädt zum Überrotgehen ein. Vorschlag: Verkürzung der Reaktionszeit der Ampel)

Es werden nun versuchsweise Programme mit kürzeren Wartezeiten für den Fußverkehr geschaltet. Nach erfolgter Überprüfung werden diese beibehalten oder eine Anpassung der LSA-Steuerung vorgenommen.

3. Ampeln Shanghaiallee (zu kurze Grünphase für Fußgänger. Man schafft es nicht, die Straße bei Grün zu überqueren. Vorschlag: Verlängerung der Grünphasen)

Fußverkehrs-Lichtsignalanlagen (FLSA) werden in Hamburg gemäß der Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) so geplant, dass die Grünzeit addiert mit der Zwischenzeit (Zeitraum bis ein weiterer Verkehrsteilnehmer Grün erhält) ausreicht, um konfliktfrei die Fahrbahn zu queren. Das bedeutet, dass beim Betreten der Fahrbahn bei (noch) Grün ein sicheres Erreichen der anderen Gehwegseite gewährleistet ist. Eine Verlängerung der Grünphase würde insgesamt zu einer Verschlechterung der Abwicklung des Verkehrs und somit zu mehr Wartezeiten führen.

4. Alle Velorouten in der HafenCity (Velorouten haben nicht die vorgeschriebene Breite von 2,50 m. Vorschlag: Verbreiterung aller Velorouten auf 2,50 m)

Die in der HafenCity vorhandenen Radwege und Radfahrstreifen wurden mit den in ihrer Planungs- und Bauzeit geltenden Breiten hergestellt. Die Regelbreite von 2,50 m wurde erst im Jahr 2022 mit dem neuen Bündnis für den Rad- und Fußverkehr eingeführt.

Durch die HafenCity verläuft die Veloroute 10 über die Straßen Osakaallee – Überseeallee – Versmannstraße – Baakenwerder Straße – Zweibrückenstraße. Osakaallee, Überseeallee, Baakenwerder Straße und Zweibrückenstraße sind so hergestellt, dass Änderungen der Straßenraumaufteilung nicht mehr ohne weiteres möglich sind. Bei der Versmannstraße wird geprüft, inwieweit Anpassungen möglich sind.

5. Fahrradweg zum Linksabbiegen von Shanghaiallee in Brooktorkai (Fahrradfahrer muss anhalten und auf die Autospur und 2 Spuren queren, bis wieder der Fahrradweg anfängt. Lebensgefährlich wegen der herannahenden Autos. Vorschlag: Verlegung des Fahrradweges)

Radfahrende brauchen zum Linksabbiegen nicht auf die Fahrbahn zu wechseln, sondern können über die vorhandenen Furten abbiegen (erst links Furt über Shanghaiallee, dann rechts Furt über Brooktorkai, dann links in Radfahrstreifen Brooktorkai). Darüber hinaus hat diese Fahrbeziehung nur eine geringe Bedeutung, da der Radverkehr von der HafenCity Universität in Richtung Bei St. Annen direkter über die Osakaallee bzw. in Richtung Am Sandtorkai über Am Sandtorpark fährt.

6. Kfz-Haltelinien in der Hafencity (auf einer Höhe mit Fahrradhaltelinien. Kollisionsgefahr beim Anfahren. Vorschlag: Wie z. B. in Berlin üblich, Kfz-Haltelinien 5 m hinter Fahrradhaltelinien)

Vorgezogene Haltelinien für den Radverkehr sind Teil des technischen Regelwerks; die Vorziehung soll drei bis fünf Meter betragen. Sie kommt zur Anwendung, wenn Radfahrstreifen neben Kfz-Rechts- bzw. Geradeaus-/Rechtsabbiegestreifen liegen. Dies ist an allen betreffenden Knoten in der Hafencity der Fall, auch wenn das Maß aus Sicht des Radverkehrs nicht optimal ist (Knoten Osakaallee / Brooktorkai, Knoten Osakaallee / Überseeallee, Knoten Shanghaiallee / Überseeallee / Versmannstraße, Knoten Versmannstraße / Grandeswerder Straße, Knoten Versmannstraße / Baakenwerder Straße sowie Knoten Baakenwerder Straße / Zweibrückenstraße).

7. Ampeln Hafencity (Gleichschaltung der Grünphasen für Auto- und Radfahrer sowie Fußgänger führt zu Abbiegeunfällen. Vorschlag: längere vorgeschaltete Grünphasen für Fußgänger und Radfahrer einrichten)

Die größtmögliche Sicherheit für Verkehrsteilnehmende im Kreuzungsbereich würde mit der gesonderten Schaltung von jeweils nur einem Verkehrsstrom erzielt. In einer Großstadt wie Hamburg ist dies flächendeckend jedoch nicht realistisch.

In der Verkehrstechnik wird der Themenkreis „Verträglichkeit“ und „bedingte Verträglichkeit“ von Verkehrsströmen im Zuge von Forschung, Entwicklung und Fortschreibung der Verkehrsregelung und Verkehrstechnik seit Jahren untersucht und bearbeitet. Ein besonders beachteter Punkt sind hierbei die zeitgleich, parallel geführten Kfz-, Rad- und Fußverkehre. Insbesondere zur Situation beim Rechtsabbiegen von Kfz gibt § 9 Absatz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) genaue Regeln vor.

Bei der Abwicklung des täglichen Verkehrs in Hamburg, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten morgens und abends, bei denen immer wieder Stauungen im Straßennetz auftreten, kann die vorgeschlagene Regelung mit einer gesonderten Phase für den Rad- und Fußverkehr nicht praktikabel angewandt werden. Straßen und Kreuzungen sind vielfach überlastet, und die Ampelschaltungen haben keine Reserven mehr zur Verfügung.

Eine extra geschaltete Phase für den Rad- und Fußverkehr hätte zur Folge, dass das Verkehrsaufkommen nicht mehr abgewickelt werden kann und der Verkehr gänzlich zum Erliegen kommt.

Ampelanlagen in Hamburg werden entsprechend allen Vorgaben der geltenden Gesetze und Richtlinien geplant und gebaut. Auch werden beispielsweise regelmäßig die neusten Erkenntnisse für die Planung von Radverkehrsanlagen in den Straßenplanungen und Signalschaltungen berücksichtigt. Menschliches Fehlverhalten und geringe Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden können jedoch nicht durch eine andere Ampelschaltung kompensiert werden.

8. Hafencity gesamt (Tempo 50 für Fahrradfahrer und Fußgänger gefährlich. Durchgangsverkehr verursacht bei Tempo 50 hohe Lärmbelästigung. Vorschlag: Tempo 30 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie Lärmreduzierung)

Die Zuständigkeit für diesen Punkt liegt bei der Behörde für Inneres und Sport (BIS).

9. Hafencity gesamt (mehr als 2-spurige Straßen haben erhöhen die Gefährdungslage für Radfahrer und Fußgänger sowie die Lärmbelästigung. Vorschlag: Reduzierung aller mehr als 2-spurigen Straßen auf 2 Spuren je Richtung)

Aktuell gibt es nur aufgrund vorhandener Abbiegestreifen in den Knotenpunkten Bereiche mit mehr als zwei Fahrspuren. Diese sind aufgrund der Leistungsfähigkeit notwendig. Auf der Strecke zwischen den Knotenpunkten gibt es keine Strecke mit mehr als zwei Fahrstreifen je Richtung. Nach

vollständiger Fertigstellung und Bezug der HafenCity werden die Knotenpunkte hinsichtlich der tatsächlichen Verkehrsmengen evaluiert und bei Bedarf angepasst.

10. St.-Annen-Brücke, Sandbrücke, Kehrwiederspitze (Schwellen und Schlaglöcher im Kopfsteinpflaster führen zu Wegrutschen / Stürzen mit dem Fahrrad. Lebensgefahr bei Nässe. Vorschlag: Neuer, vollständig angeglichen Belag für die Brückenberichte)

Die Fahrbahnbefestigungen in der Speicherstadt unterliegen dem Denkmalschutz bzw. Welterbestatus und sind daher zu erhalten. Das Bezirksamt hat mitgeteilt, dass an den genannten Stellen bislang keine Gefahrenstellen bekannt sind. Konkrete Schadstellen sollten möglichst über www.hamburg.de/melde-michel gemeldet werden, von dort werden die eingehenden Hinweise direkt an die zuständige Stelle geleitet. Im Straßenzug Brands-twiete – Kornhausbrücke – Bei St. Annen plant der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) zurzeit eine Maßnahme zur Verbesserung der Radverkehrssituation. Hierbei wird auch geprüft, inwieweit das Pflaster zu regulieren ist.

11. Baakenallee, Ausfahrt Tiefgarage EDEKA / Aldi (Die Ausfahrt ist sehr kurz, der Ausfahrende kann das Tempo nicht reduzieren, er muss die Rampe hochkommen, und landet dann in vollen Tempo auf der Straße. Vorschlag: Warnschild für Passanten)

Die Zuständigkeit für diesen Punkt liegt bei der BIS.

12. Am Lohsepark, Fahrradstraße (schwarzer Pfeil) (Von der Versmannstraße kommend, ist der Bordstein nicht durchgängig eben (roter Kasten). Fahrradfahrer kann am Bordstein hängen bleiben. Vorschlag: Bordstein ebenerdig absenken)

13. Überseeallee Ecke Fahrradstraße Am Lohsepark (Fahrradfahrer trifft aus spitzem Winkel auf eine viel zu hohe (5 – 6 cm) Bordsteinkante. Erhebliche Sturzgefahr! Vorschlag: Absenken des Bordsteins)

Die Kritik ist berechtigt. Das Bezirksamt ist bereits informiert.

14. Magdeburger Brücke (nur schmale Schutzstreifen neben schmalen Kfz-Fahrstreifen. Kleinste Fehler können zu Kollisionen führen. Vorschlag: Verbreiterung, falls realisierbar. Sonst andere adäquate Lösung)

Eine Reduzierung der Kfz-Fahrstreifen ist in der derzeitigen Prognose des Überseequartiers nicht leistungsfähig. Aktuell wird eine Radverkehrsschleuse untersucht, welche den Konflikt zwischen Kfz- und Radverkehr aufheben soll. Nach vollständiger Fertigstellung des Überseequartiers und Bezug der HafenCity werden die Verkehrsmengen evaluiert, ggf. ergeben sich daraus weitere Möglichkeiten.

15. Großer Grasbrook, Am Dalmannkai, Am Kaiserkai, Hübenerstraße, San-Francisco-Straße (Hohe Fußgänger- und Fahrraddichte ohne Radwege. Mischverkehr mit Tempo 50 für Kfz. Vorschlag: Hier unbedingt Tempo-30-Zone errichten!)

Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone ist nicht an jeder Stelle des Straßennetzes möglich. Die Einrichtung einer Verkehrsberuhigung in Straßen mit einem nicht untergeordneten Anteil an Durchgangsverkehr ist aufgrund der rechtlichen Vorgaben der StVO nicht zulässig.

Der Große Grasbrook und die Hübenerstraße sind Bezirksstraßen und werden von der Buslinie 111 befahren. Einer Tempo-30-Zonen Regelung kann zugestimmt werden, wenn die dort verkehrenden Busse bei Einmündungen vorfahrtsberechtigt bleiben.

In der Straße „Am Dalmannkai“ wurde bereits aufgrund der dort ansässigen Schule werktags zwischen 6 Uhr und 22 Uhr die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet. Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone in diesem Bereich wird von der BVM befürwortet. Die vorhandene Mittelmarkierung müsste in diesem Zusammenhang entfernt werden.

In der Straße „Am Kaiserkai“ ist kein Busbetrieb vorhanden, die Verkehrsbelastung ist als gering einzustufen. Vor diesem Hintergrund wird die Einführung einer Tempo 30-Zone hier befürwortet.

Gleiches gilt für die südlich der Hübenerstraße gelegenen Straßen (Vancouverstraße, Chicagostraße, San-Francisco-Straße).

Die Umsetzung der Maßnahmen liegt in fachlicher und finanzieller Zuständigkeit der HafenCity Hamburg GmbH (HCH) bzw. des Bezirksamtes Hamburg-Mitte.

16. Am Sandtorpark (Wer als Radfahrer links in Am Sandtorkai abbiegt, hat zwar seit neuestem eigene Spur dafür, muss dies aber im Mischverkehr (Tempo 50) tun. Vorschlag: Tempo-30-Zone errichten)

Es handelt sich hierbei um eine unkomfortable Situation, da eine Ableitung vom Radweg auf die Fahrbahn fehlt. Für eine Verbesserung wäre eine Überplanung des Knotens notwendig. Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen ist im übergeordneten Straßennetz nicht möglich.

17. Stockmeyerstraße (Fußgänger und Fahrradfahrer queren in Höhe Ericusbrücke die Straße, ohne dass es einen geregelten Übergang gibt (z. B. Zebrastreifen). Aber Autos kommen mit Tempo 50. Vorschlag: Verkehrssituation regeln!)

Das Bezirksamt strebt eine bauliche Lösung an (Querungshilfe), da ein Zebrastreifen gemäß Straßenverkehrsbehörde nicht anordnungsfähig ist.

18. Baakenallee, von der Brücke kommend (Zu sparsam. Schlechte Sicht auf schmaler Straße erhöht Kollisionsgefahr zwischen Fahrradfahrern und Kfz. Vorschlag: Beleuchtungssituation verbessern)

Die Beleuchtung der Baakenallee ist, wie in der HafenCity üblich, bis zur Fertigstellung der Baufelder an der Straße noch als provisorische Beleuchtung ausgeführt, um Beschädigungen zu vermeiden. Der Umbau mit Ergänzung weiterer Maste erfolgt nach Abschluss der Baumaßnahmen auf den anliegenden Grundstücken. Die Hamburg Verkehrsanlagen GmbH wird zur Erhöhung der Sicherheit bereits im Vorfeld einen Mast ergänzen.

19. Singapur- und Tokiostraße (Werden von Kfz gerne genutzt, um Ampelanlage Kreuzung Am Sandtorkai/-park zu umfahren. Außerdem Zufahrt zum Kino Astor. Geschwindigkeitserhöhung nach der Kurve. Unfallgefahr! Vorschlag: Tempo-30-Zone oder Einrichtung einer Einbahnstraße)

Die Singapurstraße und die Tokiostraße werden nicht für den Busbetrieb genutzt. Die Verkehrsbelastung ist als niedrig einzustufen. Vor diesem Hintergrund wird die Einrichtung einer Tempo-30-Zone befürwortet. Die Umsetzung liegt in fachlicher und finanzieller Zuständigkeit der HCH bzw. des Bezirksamtes Hamburg-Mitte.

Die Zuständigkeit für die Einrichtung von Einbahnstraßen liegt bei der BIS.

20. Elphi in Verlängerung des Kai zum Sandtorhafen, Am Sandtorpark Höhe Tokiostraße, beide Fahrspuren bis Mittelinsel Singapurstraße Ecke Tokiostraße (Keine Zebrastreifen, aber häufige Überquerungen durch Fußgänger, bei Tempo 50 für Autofahrer. Schulkinder St. Katharinen! Vorschlag: Einrichtung von Zebrastreifen)

Die Zuständigkeit für diesen Punkt liegt bei der BIS.

21. HafenCity insgesamt (Parkraum für motorisierte Zweiräder nicht ausreichend vorhanden, Parken auf Kfz-Parkplätzen führt dazu, dass Zweiräder umgefahren werden. Wildparken ist die Folge. Vorschlag: Schaffung von zusätzlichem Parkraum für Zweiräder möglich?)

Die Zuständigkeit für diesen Punkt liegt beim Bezirksamt bzw. bei der HCH.

22. Zippelhaus, Dovenfleet, St. Annen (Mangels eines festen Fahrradstreifens fahren Fahrradfahrer auf Fußgängerwegen und gefährden diese (Fußgängerwege sind schon viel zu eng! Vorschlag: Schaffung einer geregelten Verkehrssituation mit Fußgänger- und Radwegen)

Der LSBG plant bereits in den Straßen Brandstwierte und Bei St. Annen Verbesserungen für den Radverkehr. In den Straßen Zippelhaus und Dovenfleet ist die Situation ebenfalls unbefriedigend, aber auch deutlich komplexer, so dass Verbesserungen hier nicht ohne Weiteres bzw. nur zu Lasten von Kfz-Fahrstreifen möglich wären.

23. Rampe zum Störtebeker Denkmal (Fahrradfahrer auf Fußwegen und gefährden Fußgänger. Vorschlag: Anbringung von Schildern)

Die BVM bezweifelt, dass Schilder eine Verhaltensänderung bewirken, da auch ohne Schilder eindeutig erkennbar ist, dass es sich bei den Rampen um reine Gehwege handelt.

24. Promenaden HafenCity (wurden einst als Radwege angepriesen. Jetzt werden Radfahrer nur noch „geduldet“. Geländerhöhe 10 cm zu niedrig. Vorschlag: Warum wird das nicht geändert? Auch neue Geländer haben diese Höhe. Die Promenaden sind doch breit genug für Fußgänger UND Radfahrer!

In den Jahren 2021 / 2022 hat unter Federführung des Polizeikommissariats 14 mit Beteiligung der zuständigen Fachbehörden und der HCH ein intensiver Prüfprozess zur Freigabe der Promenaden für den Radverkehr stattgefunden. Aufgrund erheblicher Bedenken seitens der Fachbehörden, insbesondere in Bezug auf die Rampen- und Geländergestaltung, wurde letztlich von der Polizei / Verkehrsdirektion eine Freigabe der Promenaden für den Radverkehr durch explizite Beschilderung abgelehnt.

25. Grundschule Baakenallee (Schule hat begonnen. Weder Tempo-30-Zone noch Zebrastreifen installiert. Vorschlag: Dringende Fertigstellung! Sind interimsmäßig durchgängig Verkehrslotsen da? Wie lange? Wer ist verantwortlich?)

Die Zuständigkeit für die Umsetzung der Verkehrsplanung liegt bei der HCH.

Schülerlots:innen bzw. Verkehrshelfer:innen sind private Initiativen aus dem Bereich der Schulen bzw. Eltern und keine öffentliche Einrichtung.

26. Hotel 25hours Überseeallee (Taxen halten auf dem Fahrradweg. Fahrradfahrer müssen auf die Straße ausweichen. Unfallgefahr. Schulweg (Katharinenschule)! Vorschlag: Abtrennung der Autofahrspur von Rad-/Fußweg durch Hindernis. Den Hotelgästen ist es zuzumuten, Taxi in der Osakaallee zu besteigen. Dort existieren Haltebuchten.)

Die Verbreiterung der Radfahrstreifen in der westlichen Überseeallee ist planerisch abgeschlossen und die Umsetzung (Markierungsarbeiten) erfolgt im April 2024. Die Herstellung einer baulichen Abtrennung (Protektionselemente) befindet sich zurzeit in der behördlichen Abstimmung.