



POLIZEI
Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg Behörde für Inneres

Polizei, Postfach 10 06 06, D - 20004 Hamburg

Bezirksamt Altona
A/MR 218
Frau Tröbst

Polizei
Verkehrsdirektion 5
VD 511

Bruno-Georges-Platz 1
22297 Hamburg
Telefon [REDACTED] (Durchwahl)
Telefax 040 – 428 – 6 55419

Ihr Ansprechpartner: Hr. [REDACTED]
Zimmer 2C 147
Aktenzeichen (bei Antworten bitte angeben)
s.u.

Hamburg, den 17.04.2018

Stellungnahme des VD 51 zur Grundinstandsetzung Kaistraße

Die VD 51 hat die Planunterlagen (Projekt.Nr.: 2170403 vom 08.01.2018) zur Grundinstandsetzung der Kaistraße und zur Einrichtung eines Radfahrerschutzstreifen geprüft und nimmt im Einvernehmen mit dem örtlich zuständigen PK 21 wie folgt Stellung:

Die Kaistraße ist Bezirksstraße zwischen Große Elbstraße und Klopstockstraße und hat eine Länge von ca. 450m.

Sie ist eine von zwei Wegeverbindungen zur Erschließung des Quartiers Großen Elbstraße und des Hamburg Cruise Centers II. Das Quartier ist geprägt durch den Wirtschaftsverkehr der fischverarbeitenden Industrie und den notwendigen Logistikfahrten des HCC II mit entsprechenden Bustransferfahrten bei Fahrgastwechseln der Kreuzfahrtschiffe. Im Streckenverlauf befinden sich die Buslinien 111 und 112. Die vom Planungsbüro ARGUS im Mai 2006 durchgeführten Verkehrszählungen ergaben für die Große Elbstraße ein Gesamtverkehrsaufkommen von rd. 20.000 Kfz/24h, dass jeweils rund zur Hälfte im Osten (St. Pauli Fischmarkt) und im Westen (Kaistraße) auftritt.

Nach Kenntnisstand VD 51 liegen die derzeitigen Verkehrsmengen unterhalb der Werte von 2006. Belastbare Erhebungen neueren Datums liegen VD 51 nicht vor.

Zum Radfahrerschutzstreifen:

Der Anlage des Schutzstreifens im kurvigen Einmündungsbereich der Großen Elbstraße in Richtung Kaistraße wird nicht zugestimmt. Die vom Ingenieurbüro HPC erstellten Pläne, mit aufgetragenen Schleppkurven eines 15m Reisebusses, lassen zweifelsfrei erkennen, dass die

Radverkehrsanlage selbst bei idealer Linienführung überfahren werden muss, um in die Kaistraße einzufahren. Aufgrund der Verkehrsstruktur (erheblicher Anteil von Schwerlastverkehr und Reisebussen) würde die Radverkehrsanlage nicht nur gelegentlich überfahren. Die hieraus resultierende Gefahrenlage für Radfahrer übersteigt das allgemeine Risiko bei der Teilnahme am Straßenverkehr erheblich und kann straßenverkehrsbehördlich nicht mitgetragen werden. Die Planungen sind entsprechend zu ändern. Vorschlag: Ende des Richtung Westen führenden Radfahrerschutzstreifens in der Großen Elbstraße an der Planungsgrenze.

Der Radfahrerschutzstreifen in die Große Elbstraße ist nicht zu beanstanden. Der Maßnahme wird zugestimmt.

Der Anlage des Radfahrerschutzstreifens in der Kaistraße wird nicht zugestimmt. Die geplante Radverkehrsanlage ist aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit mit einer Breite von 1,50m inklusive Markierung geplant. Der Streckenverlauf ist stark ansteigend. Wenig geübte Radfahrer können Rampen/Steigungen bei 4% auf eine maximale Länge von 250m fahrend bewältigen. Der in Rede stehende Bereich ist deutlich länger und die Steigung beträgt mehr als 4 % (ein genauer Wert konnte nicht benannt werden). Bergauf wird durch die seitlich notwendigen Ausgleichsbewegungen, bzw. durch Schieben des Fahrrades deutlich mehr Platz benötigt. Radverkehrsanlagen an Steigungen sollen bei starken Gefällen breiter ausgeführt werden. Dies ist aufgrund des begrenzten Fahrbahnquerschnittes nicht möglich. Die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche für den MIV ist mit 6,08m bemessen. Aufgrund der Verkehrsstruktur (LKW – Sattelzüge /Busverkehr) ist im Begegnungsfall das Befahren der Radverkehrsanlage, nicht nur gelegentlich, notwendig. Die hier in direkter Abhängigkeit sehenden Besonderheiten (notwendiges Befahren der Radverkehrsanlage durch Schwerverkehr und der deutlich erhöhte Platzbedarf für Radfahrer (unabdingbare Pendelbewegung bergauf fahrend, auch über den Schutzstreifen hinaus) lassen eine sichere Führung von Radfahrern mit der geplanten Maßnahme nicht zu. Unabhängig hiervon ist festzustellen, dass der Streckenverlauf aufgrund der Steigung unattraktiv und die Anzahl der Radfahrer überschaubar ist. VD 51 regt an den Radfahrer wie im Bestand im Mischverkehr zu führen. Unfalllagen mit Radfahrern sind nicht bekannt. Durch die Führung im Mischverkehr ergeben sich keine separierten Verkehrsräume für Radfahrende und den MIV. Die gegenseitige Erkennbarkeit der Verkehrsarten ist gegeben. Durch die Maßnahme kann die verbotswidrige häufige Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den motorisierten Fahrverkehr und die Mitbenutzung des Straßenteils des motorisierten Fahrzeugverkehrs durch pendelnde Radfahrer ausgeschlossen werden. Mit der gem. § 1 StVO zu beachtende gegenseitig Rücksichtnahme konnten sowohl der motorisierte, als auch der Radverkehr allgemeinverträglich abgewickelt werden. Der Istbestand ist zu belassen. Bei einer gewünschten Anpassung der Verkehrsflächen, sollte die Barrierefreiheit der Gehwegflächen vordergründig bewertet werden. Breite Gehwege bieten zudem schwachen Radfahrern die Möglichkeit gesichert und mit wenig Konfliktpotential zu Fußgängern das Rad bergauf zu schieben.