

Begründung

In Folge der zahlreichen Eingaben haben die zuständigen Stellen ein Konzept für die Harkortstraße erstellt. Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) hat das erstellte Konzept mit Schreiben vom 22.05.2019 wie folgt zusammengefasst:

„(...) Die aktuelle Verkehrsuntersuchung, welche bereits den Bau des Holsten-Areals berücksichtigt, liefert für das Jahr 2025 Belastungszahlen am nördlichen Knotenpunkt Harkortstraße/Stresemannstraße von ca. 13.000 Kfz/Tag und am südlichen Knotenpunkt Harkortstraße/Julius-Leber-Straße von ca. 5.500 Kfz/Tag.

Im mittleren Bereich der Harkortstraße sind folgende sensible Einrichtungen vorhanden. Nicht alle besitzen einen direkten Zugang zur Harkortstraße.

Einrichtung	Adresse	Unmittelb. Zugang Harkortstraße
Ev.- Luth. Kita Mitte Altona	Harkortstraße 93	ja
Kita Sandvika	Emma-Poel-Straße 2	nein
Theodor-Haubach-Schule	Haubachstraße 55	nein

Vor diesem Hintergrund und auch der baulichen Charakteristik der Straße wird sich die Planung in folgende Bereiche gliedern:

a) Nördlicher Bereich der Harkortstraße

In der nördlichen Harkortstraße sind aufgrund der höheren prognostizierten Verkehrsstärke (ca. 13.000 Kfz/Tag) zwischen der Bahnbrücke und der Einmündung Harkortstraße/An der Kleiderkasse/Gerichtstraße beidseitig **Radfahrstreifen** vorgesehen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Im Bereich Harkortstraße/ Eduard-Duckesz-Straße wird zur Bündelung des Fußgängerverkehrs eine **akustische Fußgängerlichtzeichenanlage** angeordnet.

Im Einmündungsbereich der Eva-Rühmkorf-Straße wird als Querungshilfe eine **Sprunginsel** vorgesehen.

b) Mittlerer Bereich der Harkortstraße

Mit der Ersten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 30. November 2016 (BGBl. I S. 2848) wurden die Möglichkeiten für die Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h erweitert. Die Neuregelung in § 45 Absatz StVO ermöglicht solche Beschränkungen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten und Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern auch ohne den ansonsten erforderlichen Nachweis einer besonderen Gefahrenlage.

Diese streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

Vor diesem Hintergrund kann im mittleren Bereich der Harkortstraße eine **Tempo-30-Strecke** eingerichtet werden. Die Tempo 30-Strecke für die Ev.-Luth. Kita Mitte Altona (Harkortstraße 93) wurde so gewählt, dass die Kita Sandvika (Emma-Poel-Straße 2), die über keinen direkten Zugang zur Harkortstraße verfügt, ebenfalls in diese integriert ist. Die zeitliche Befristung umfasst den Zeitraum montags bis freitags von 6-19 Uhr.

Der Radverkehr wird von Norden in Richtung Süden bis zur Fußgänger-Lichtsignalanlage auf **Radstreifen** geführt. In Richtung Norden beginnt der Radfahrstreifen auf Höhe der Einmündung Emma-Poel-Straße. Südlich der genannten Abschnitte sind keine Radverkehrsanlagen vorgesehen. Hierfür sind folgende Gründe zu nennen:

Zu den Hauptverkehrszeiten gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind Radverkehrsanlagen in Tempo 30-Bereichen erst ab einer stündlichen Kfz-Belastung von etwa 800 Kfz/h anzuwenden. Diese Verkehrsbelastung wird nicht einmal in den Hauptverkehrszeiten erreicht. Auch der Schwellenwert von 400 Kfz/h bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h wird nach der aktuellen Prognose in den Nebenverkehrszeiten nicht erreicht.

Radverkehrsanlagen lassen sich in dem genannten Bereich entweder unter Wegfall des Mittelstreifens oder massiver Einengung der Seitenräume herstellen. Der zwischen Harkortstieg und Emma-Poel-Straße ausgewiesene Mittelstreifen übernimmt jedoch wichtige Funktionen:

- Gliederung des Straßenraumes nach funktionalen und städtebaulichen Kriterien
- Die beiden schmaleren Richtungsfahrstreifen anstelle einer breiten Asphaltfahrbahn führen zur angemessener Fahrweise der motorisierten Verkehrsteilnehmer, Überholvorgänge werden unterbunden
- Barrierefreie Querungshilfen bieten gerade schwächeren Verkehrsteilnehmern leichtere Überquerungsmöglichkeiten, da beim Queren jeweils nur auf eine Richtung geachtet werden muss

Im Bereich Harkortstraße/Gerichtstraße wird zur Bündelung des Fußgängerverkehrs eine **akustische Fußgängerlichtzeichenanlage** angeordnet. Zudem soll nördlich der Einmündung Elfriede-Land-Weg eine **bauliche Querungshilfe** vorgesehen werden.

c) Südlicher Bereich der Harkortstraße

Der südliche Bereich der Harkortstraße im Abschnitt zwischen Harkortstieg und Julius-Leber-Straße wird umfassend verkehrsberuhigt und als **Tempo-30-Zone** ausgebildet.

In Tempo-30-Zonen sind Lichtzeichenanlagen, Fußgängerüberwege, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege i.d.R. nicht zulässig. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel „rechts vor links“ gelten. In Tempo 30-Zonen stellt diese Vorfahrtsregelung an allen Kreuzungen und Einmündungen ein wesentliches Element zur Erzielung der angestrebten Verkehrsberuhigung dar. Zur zusätzlichen Verkehrsberuhigung sowie zur Unterstützung einer durchgängigen Querbarkeit der Tempo 30-Zone für Fußgänger und zur Vermeidung einer Bündelung der Fußgängerverkehre

werden **zwei Mittelinseln als Querungshilfe** vorgesehen.
Der Radverkehr wird im Bereich der Tempo-30-Zone im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt.“

Ich freue mich, dass der Eingabenausschuss Sie hat unterstützen können, dass die Verkehrsplanungen für die Harkortstraße überarbeitet und insoweit in Ihrem Sinne nachgebessert wurden.

Schließlich wurde mit einer Eingabe auch die Einrichtung einer fest installierten Geschwindigkeitsüberwachungsanlage („Blitzer“) im Zusammenhang mit Tempo 30 gefordert. Dazu hat die BWVI mitgeteilt:

„Die Forderung einer Kombination von Tempo 30 mit einem fest installierten Blitzer kann abschließend erst bewertet werden, wenn der endgültige Ausbauzustand in der Harkortstraße hergestellt worden ist. Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen werden in Hamburg dort aufgestellt, wo es zu einer erheblichen Unfallhäufung mit geschwindigkeitsrelevanten Ursachen gekommen ist, die eine stationäre Überwachung rund um die Uhr erforderlich machen. Eine derartige Verkehrsunfalllage ist zum jetzigen Zeitpunkt in der Harkortstraße nicht gegeben, so dass keine Notwendigkeit besteht, eine derartige Anlage zu installieren. Auf Grund der aktuellen Baustellensituation in der Neuen Mitte Altona mit erheblichem Schwerlastverkehr und wartenden Lkw auf der Fahrbahn der Harkortstraße ist das Geschwindigkeitsniveau auf einem niedrigen Niveau, so dass auch mobile Geschwindigkeitsüberwachungen zurzeit nicht erforderlich sind.

Das zuständige Polizeikommissariat 21 beobachtet die Verkehrssituation in der Harkortstraße und wird, sollte sich eine Erhöhung der gefahrenen Geschwindigkeiten ergeben, mit eigenen Kräften mobile Geschwindigkeitsmessungen durchführen.

Zum jetzigen Zeitpunkt muss daher die Installation einer festen Geschwindigkeitsüberwachungsanlage abgelehnt werden.“

Mit freundlichen Grüßen



Martin Dolzer