



FUSSVERKEHRSKONZEPT

NEUSTADT

Schlussbericht

Juli 2020

Herausgeber:
Bezirksamt Hamburg-Mitte
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Auftraggeber: Bezirksamt Hamburg-Mitte
Fachamt Management des öffentlichen Raums, MR 31

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 22 06 01 80
E-Mail guendel@pgv-hannover.de
www.pgv-alrutz.de

plan & rat, Büro für kommunale Planung und Beratung
Humboldtstraße 21
D - 38106 Braunschweig
Büro für kommunale Planung und Beratung
Telefon 05 31/79 82 03
E-Mail krause.plan-und-rat@t-online.de
www.plan-und-rat.com

Bearbeitung: Dipl.-Ing., Dipl.-Soz.Wiss. Wolfgang Bohle
Dipl.-Ing. Detlev Gündel
Alexandra Böttcher
Johannes Veuskens

Dipl.-Ing. Juliane Krause (plan & rat)

Hamburg im Juli 2020

Inhalt

1	Aufgabenstellung und Vorgehen	5
2	Bedeutung des Fußverkehrs und Ziele des Fußverkehrskonzeptes	6
2.1	Bedeutung des Fußverkehrs für die Stadtteilqualität	6
2.2	Zielsetzungen des Fußverkehrskonzeptes	14
3	Netzkonzeption und Netzqualitäten	16
3.1	Netzkonzeption	16
3.2	Standards für das Fußverkehrsnetz	23
3.2.1	Grundsätzliche Standards	23
3.2.2	Qualitätsstandards der Fußwegachsen und der Hauptfußwege	27
4	Öffentlichkeitsbeteiligung	31
4.1	Das Konzept	31
4.2	Online-Beteiligung	32
4.3	Stadtspaziergang	34
4.4	Dialogforum	36
4.5	Stadtteilkonferenzen	39
4.6	Online-Präsenz	42
5	Mängelanalyse im Hauptfußverkehrsnetz	45
5.1	Methodik und Durchführung	45
5.2	Positive Qualitäten des Netzes	45
5.3	Typische Mängel – prototypische Maßnahmen	45
5.3.1	Barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten, Querungsstellen und Haltestellen sowie Radwegen	45
5.3.2	Signalisierte Knotenpunkte	47
5.3.3	Andere Querungsstellen	47
5.3.4	Schleichverkehre im Kfz-Verkehr	48
5.4	Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung	50
6	Maßnahmenkonzeption	62
6.1	Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf	62

6.1.1	Ergänzungen im Fußverkehrsnetz	62
6.1.2	Ergänzungen im Fußverkehrsleitsystem.....	64
6.1.3	Verbesserungen an bestehenden Querungen an Hauptverkehrsstraßen	64
6.1.4	Neue Querungen an Hauptverkehrsstraßen.....	65
6.1.5	Maßnahmen im Umfeld der Schulen	66
6.1.6	Andere Querungsstellen und weitere Maßnahmen	69
6.2	Maßnahmen gegen Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden	70
6.2.1	Jungfernstieg	70
6.2.2	Andere Straßen	71
6.3	Allgemeine Folgerungen	73
6.3.1	Markierungen regelmäßig erneuern und ggf. in kürzeren Abständen	73
6.3.2	Hamburgweite Einführung von Sicherheitsaudits	73
6.3.3	Empfehlungen für weitere Stadtteilkonzepte	73
6.3.4	Schulwegepläne	73
6.3.5	Bewertung Beteiligungskonzept	74
6.4	Kostenannahmen für Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf ...	75
6.4.1	Pauschale Kostenansätze	75
6.4.2	Kostenannahmen	77
6.4.3	Gewichtung und Priorisierung der Maßnahmen.....	78
7	Zusammenfassung	81
8	Literatur.....	83
A	Anhänge	84

Anlage 4.1: Protokoll zum Stadtspaziergang am 19. Januar 2019

Anlage 4.2: Protokoll zum Dialogforum am 7. Februar 2019

Anlage 4.3: Protokoll der Stadtteilkonferenz am 15. Januar 2019

A **Anhänge**

Netzplan

Plan der Unfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden

Plan mit Hinweisen aus der Online-Beteiligung

Maßnahmenpläne

Abkürzungsverzeichnis

BGleiG	Bundesgleichstellungsgesetz
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (der FGSV)
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg (=Zebrastreifen)
LSA	Lichtsignalanlage
LSBG	Landesbetrieb Straßen, Brücken, Gewässer
MID	Mobilität in Deutschland (Studie)
MR	Fachamt Management des öffentlichen Raums
PLAST	Planungshinweise für Stadtstraßen
ReStra	Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen
R-FGÜ	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen

1 Aufgabenstellung und Vorgehen

Die Bezirksversammlung Hamburg-Mitte hat am 24.05.2018 beschlossen, ein Fußverkehrskonzept für den Stadtteil Neustadt erstellen zu lassen. Der Fokus des Fußverkehrskonzepts liegt dabei auf der Fortbewegung im Alltag, während das vorhandene Fußverkehrsleitsystem (offiziell: „Fußgängerleitsystem“) vor allem zur Orientierung für touristische Ziele entwickelt wurde. Dabei sollen die Qualität und Netzfunktion der straßenbegleitenden Gehwege eine zentrale Rolle spielen.

Arbeitsschritte

Folgende Arbeitsschritte wurden im Rahmen dieses Projekts bearbeitet: Nach einer ersten Abstimmung zum Vorgehen wurden vorliegende und selbst recherchierte Unterlagen ausgewertet. Neben dem bestehenden Fußverkehrsleitsystem wurden **Daten** aus dem Geoportal auf hamburg.de und die dort hinterlegten Fachdaten **ausgewertet**, u. a. zur Lage des Veloroutennetzes für den Radverkehr und S/U-Bahn-Zugängen, der Lage von Lichtsignalanlagen. Weitere Quellen für die Bearbeitung waren der „Stadt- und Cityplan Hamburg“ des Pharus-Verlags, der in Zusammenarbeit mit dem Fachverband Fußverkehr, FUSS e.V. entstanden ist und sich als „Stadtplan für Fußgänger“ versteht. Eine **Unfallauswertung** der Polizeidirektion wurde vertieft ausgewertet, um unfallauffällige Bereiche, aber auch unfallarme und -freie Bereiche herausarbeiten zu können.

Zielsetzungen wurden entwickelt und abgestimmt und auf deren Grundlage dann **Planungsstandards und Qualitätskriterien**. Die Standards wurden überwiegend auf Grundlage vorliegender Regelwerke abgeleitet, wie denen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Auf Hamburger Verhältnisse angepasst werden sie teilweise in den „Hamburger Regelwerken für Planung und Entwurf von Stadtstraßen“ (ReStra) konkretisiert. Die Ermittlung wesentlicher Fußverkehrsbeziehungen an Hand der Lage von Quellen und Zielen für den Fußverkehr wurden analysiert. Auf dieser Grundlage wurde eine **Netzkonzeption** mit drei Hierarchiestufen entwickelt. Für das Fußwegenetz 1. Ordnung wurde eine detaillierte **Defizitanalyse** vorgenommen, auf deren Grundlage eine **Maßnahmenkonzeption** erstellt wurde.

Mit mehreren Methoden wurde eine **Bürgerbeteiligung** vorgenommen. So wurde eine projektbegleitende Webseite eingerichtet, die auf Termine hinwies und (Teil-)Ergebnisse veröffentlicht, eine Online-Beteiligung von Hinweisen auf Mängel und Probleme vorgenommen, zweimal in der Stadtteilkonferenz das Projekt vorgestellt und Möglichkeiten zur Sammlung von Themen und Hinweisen sowie zur Diskussion gegeben. Weitere Formate der Beteiligung waren ein Stadtspaziergang und ein Dialogforum, auf dem Maßnahmenvorschläge diskutiert wurden. Schließlich wurden die **Ergebnisse** im Fachamt MR **abgestimmt** und im **Ausschuss für Verkehr und Umwelt** der Bezirksversammlung und abschließend in der Stadtteilkonferenz vorgestellt.

2 Bedeutung des Fußverkehrs und Ziele des Fußverkehrskonzeptes

2.1 Bedeutung des Fußverkehrs für die Stadtteilqualität

Fußverkehr ist ein häufig unterschätzter Bestandteil stadtverträglicher Mobilität. Das Gehen zu Fuß ist die Form der Mobilität, die am wenigsten Menschen aufgrund von sozialen, finanziellen oder körperlichen Einschränkungen ausschließt. Gute und sichere Bedingungen für das Zufußgehen gewährleisten Eigenständigkeit und Mobilität bis ins hohe Alter. Regelmäßige Bewegung beeinflusst wie kein anderer Faktor die Gesundheit.¹ Zu Fuß Gehende erzeugen keinen Lärm, keine Abgase und haben den günstigsten spezifischen Flächenbedarf. Der öffentliche Raum - Straßen, Plätze, Parks - ist für die meisten Menschen ein sehr wichtiger Teil der außerhäuslichen physischen Umwelt, ein Ort des Austausches und der zufälligen Begegnung, ein wichtiger Entwicklungsraum für Kinder und Jugendliche. Zu Fuß Gehende beleben den öffentlichen Raum. Menschen zu Fuß erhöhen das allgemeine Sicherheitsempfinden und das Wohlempfinden in der Stadt. Eine besondere Bedeutung kommt dem Quartier zu, indem viele Aktivitäten stattfinden.

Mobil im Stadtteil bedeutet Nahraumqualität. Für die Ausbildung von Nahraumqualitäten (Stadtteilqualität) kommt der Gestaltung des öffentlichen Raumes - zur Sicherung von Erschließung und Aufenthalt sowie von Aktivitäten und Erlebnismöglichkeiten - eine wichtige Bedeutung zu. Neben den rein „verkehrstechnisch“ bestimmten Anforderungen an Bewegungsräume, an Querungen und Beläge sind darüber hinaus Gestaltungs- und Wahrnehmungsqualitäten zu verbessern und Optionen für Aktivitäten „auf dem Weg“ (Aufenthalt, Beobachtung, Spiel, Kommunikation) zu erweitern.

Fußverkehr ist keine Restgröße

Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. Zufußgehen ist demnach eine wichtige Größe zur Mobilitätssicherung und keine Restgröße: Fußverkehr ist auch Verkehr.² Die Mobilitätserhebung „Mobilität in Deutschland“ (MID) belegt, dass im Modal-Split (Verteilung auf die Verkehrsarten) der Fußverkehr mit bundesweit 22 % Verkehrsanteil die zweitstärkste Verkehrsart hinter dem Pkw mit 58 % ist (vgl. Infas, 2018).³ Hinzu kommen viele, vor allem kleinräumige Fußwege als Teil einer Wege-

¹ Wer zu Fuß geht, steigert seine Fitness, stärkt Kreislauf und Abwehrsystem. Die WHO empfiehlt 10.000 Schritte/ Tag → 7-9 km.

² Verkehr definitionsgemäß verstanden als Ortsveränderung von Personen (also auch von Personen, die zu Fuß unterwegs sind), Gütern, Nachrichten oder Energie.

³ Im Verhältnis zu den beiden vorangegangenen Erhebungen von 2002 und 2008 reduziert sich der Anteil der ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wege leicht von 23 % bzw. 24 % (vgl. Infas, 2018).

und Fahrtenkette, d. h., jede / jeder legt zumindest einen Teil seiner Route immer auch zu Fuß zurück.

Diese Statistiken bilden die vielen Fußwegetappen zum ÖPNV oder zum Auto nicht mit ab. Somit wird der Stellenwert der Fußwege systematisch bzw. definitorisch unterschätzt. Hintergrund ist, dass Wege über Aktivitäten an unterschiedlichen Orten definiert werden und jeder Weg dem Verkehrsmittel mit dem größten Streckenanteil zugeordnet wird.

Der Anteil der ausschließlichen Fußwege am Modal Split liegt etwa zwischen 15 % und 40 %. Werden die Gehetappen zu Haltestellen und anderen Verkehrsmitteln mitgezählt, liegt der Fußwegeanteil bei rund 50 % aller Wege.

Hamburg als Metropole hat einen im Vergleich zu den meisten anderen Städten hohen Anteil Fußverkehr. Der Anteil des Fußverkehrs ist stadtweit mit 27 % der größte an allen täglichen Wegen der Einwohner (25 % Kfz-Fahrer, 10 % Kfz-Mitfahrer, 22 % Bus und Bahn, 15 % Radverkehr).⁴ Hinzu kommen Pendler, gerade auch in der Neustadt, die in der Stadt ebenfalls einen wesentlichen Anteil ihrer Wege zu Fuß zurücklegen. Zielsetzung für dieses Projekt ist es, den Fußverkehrsanteil zu sichern und zu vergrößern.

Beispiele anderer deutscher Städte zeigen, dass Hamburg aber im unteren Bereich der vergleichbaren deutschen großen Städte liegt. Es werden Fußverkehrsanteile auch deutlich über den durchschnittlichen 30 % erreicht.⁵

Dies darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Fußverkehr bisher, auch in den anderen Metropolen in Deutschland, noch nur selten als „eigenständige Verkehrsart“ wahrgenommen wird. Wie beim öffentlichen Verkehr, dem Kfz- und Radverkehr erfordert auch die Förderung des Fußverkehrs eigene Konzepte, ein sicheres und leistungsfähiges Netz sowie ausreichende Dimensionierung und Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Abb. .2-1 macht deutlich, dass größere Städte in der Regel höhere Fußverkehrsanteile aufweisen.

⁴ Mobilität in Deutschland, Stand 2017.

⁵ Fußverkehrsanteile mit ca. 30 Prozent: Metropolen wie Berlin und Frankfurt (30 %), wobei der Anteil in einzelnen Stadtteilen noch höher ausfällt (z. B Berlin-Mitte 35 %). Bei den Großstädten sind Fürth (Bayern) mit 35 % und Jena (Thüringen) zu nennen, bei den Städten unter 100.000 Einwohnern sind es Schwerin (Mecklenburg-Vorpommern) mit 33 % und Viernheim (Hessen) mit 31 % (eigene Zusammenstellung nach Auswertung unterschiedlicher Quellen wie System repräsentativer Verkehrsbefragungen/Mobilität in Städten – SrV 2008 und Haushaltsbefragungen der Städte).

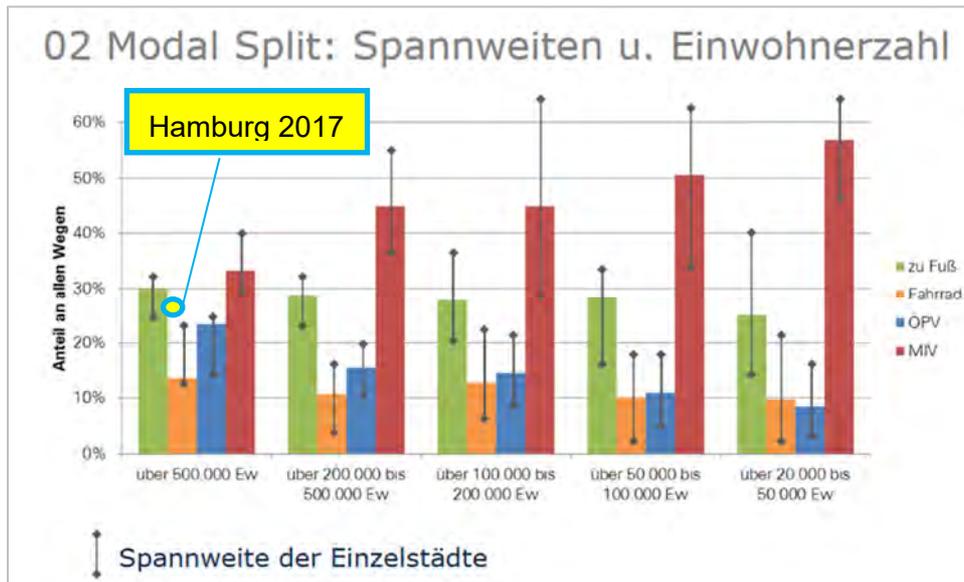


Abb. 2-1: Fußverkehrsanteile nach Stadtgröße, Hamburg eingeordnet (Quelle: SrV 2013; TU Dresden 2015)

Die mittlere Wegelänge zu Fuß beträgt im Bundesdurchschnitt 1,4 km (mittlere Wegelänge über alle Verkehrsmittel 11,5 km), bei einer mittleren Geschwindigkeit von 4,3 km/h und einem mittleren Zeitaufwand von 23 min. Nach der MID sind über die Hälfte aller Wege zum täglichen Einkauf, zur Schule oder zu verschiedenen Freizeitaktivitäten (Besuche von Freunden und Verwandten, Kirche, Sport, Gaststätten und Restaurants) kürzer als zwei Kilometer. Ein Drittel der Wege ist sogar kürzer als ein Kilometer (vgl. Infas, 2018).

Zu Fuß Gehende unterscheiden sich in ihrem Verkehrsverhalten

Zu Fuß Gehende gehen unterschiedlich schnell. Die Gehgeschwindigkeit ist abhängig von persönlichen Merkmalen, den Begleitumständen des Weges, den Umfeldbedingungen und dem Zweck des Weges.

Eine besondere Bedeutung spielt das Alter und die Art der Mobilitätseinschränkung. Dies wurde eindrucksvoll in einem Feldversuch „250 m-Lauf“ in Wien demonstriert.⁶ Abb. 2-2 zeigt die in drei Minuten zurückgelegte Strecke und macht deutlich, dass der genormte Mobilitätswert (3 Minuten = 250 m) nicht auf alle zutrifft (Stadt Wien, 2004).

⁶ 23 Personen mit individuellem Geh-/Fahrtempo aufgrund von verschiedenem Alter, verschiedenen Mobilitätsmustern (Menschen im Rollstuhl, blinde Menschen, ältere Menschen, Eltern mit Kinderwagen, Kinder, Erwachsene) nahmen teil.

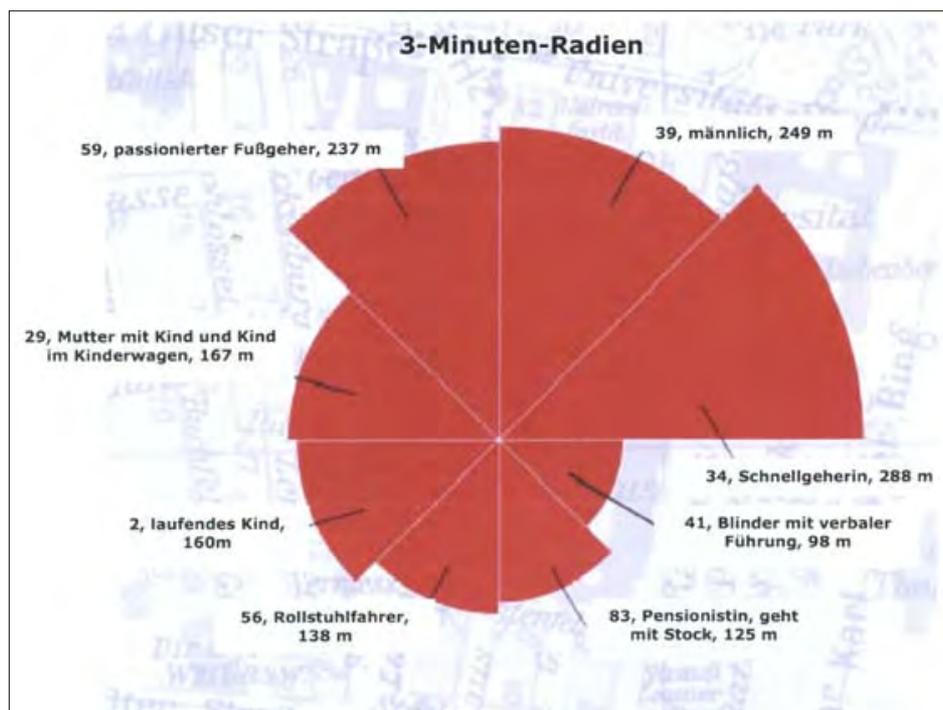


Abb. 2-2: Innerhalb von 3 Minuten zurückgelegte Strecke in Meter (Quelle: Stadt Wien, 2004)

Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ist wichtig

Der öffentliche Raum und seine Einrichtungen müssen eine gleichberechtigte und selbstständige Teilnahme Aller am urbanen Leben ermöglichen. Dies ist im Bundesgleichstellungsgesetzes (BGleG) verankert. Eingegangen wird in diesem Gesetz verstärkt auf die Notwendigkeit der Sicherung einer eigenständigen Mobilität für Alle und Anforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes. Neu ist auch die Erweiterung der Zielgruppe der Menschen mit Behinderungen durch die Definition mobilitätseingeschränkter Menschen,⁷ so dass damit insgesamt etwa 30 % der Bevölkerung beschrieben werden können. Die Diskussion um den

⁷ Zur Definition:

„Als **mobilitätsbehindert im engeren Sinn** gelten Personen, die aufgrund dauerhafter, zumeist krankheitsbedingter, Behinderung Einschränkungen in ihrer Mobilität hinnehmen müssen. Dazu zählen: Geh- und Sehbehinderte (einschließlich Rollstuhlfahrende), Greifbehinderte, Kleinwüchsige, Blinde und Sehbehinderte, Gehörlose und Hörbehinderte, geistig Behinderte sowie Personen mit Orientierungsschwierigkeiten oder psychischen Behinderungen.

Diese Personen werden im Folgenden unter dem Begriff „**Behinderte**“ zusammengefasst.

Als **mobilitätsbehindert im weiteren Sinn** können Personen bezeichnet werden, die entweder altersbedingt oder durch bestimmte Umstände zeitweilig mobilitätseingeschränkt sind, wie Seniorinnen oder Senioren, Kinder, Personen mit vorübergehenden körperlichen Beeinträchtigungen (z. B durch Unfall), Personen mit Kinderwagen und/oder Gepäck.

Diese Personen werden im Folgenden unter dem Begriff „**Mobilitätseingeschränkte**“ zusammengefasst“ (BMVBW, 2000).

demografischen Wandel der Gesellschaft mit einer rapide alternden Bevölkerung unterstreicht die Dringlichkeit der Problematik.

Barrieren betreffen also nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern auch mobilitätsbeeinträchtigte Menschen (auch diejenigen mit temporärer Behinderung wie etwa einem verletzten Fuß), Seniorinnen und Senioren, Kinder und Begleitpersonen. Bauliche Hindernisse, Lichtsignalanlagen (LSA), die nicht auf dem Stand der Technik sind, Mängel in der Ausführung und schlechte Wartung (wie etwa rutschige, unebene Beläge, Stiegen ohne Rampen, hohe Gehsteigkanten, etc.) bedeuten für die Betroffenen nicht nur, dass sie ein bestimmtes Ziel oder Gebäude nicht erreichen können. Es kann so weit gehen, dass sie von der selbstständigen Teilnahme am öffentlichen Leben ausgeschlossen sind.

Einzelhandel und Gastronomie profitieren vom Fußverkehr

Im Rahmen eines Projektes in NRW sind empirische Studien zum Mobilitätsverhalten in vier Kölner Stadtvierteln⁸ durchgeführt worden. Danach wird der tägliche Einkauf zu einem weit überwiegenden Anteil „vor Ort“ durchgeführt. (BECKMANN/ WULFHORST, 2003).

Wichtige Ergebnisse:

- Restaurants und Kneipen im eigenen Stadtviertel werden vorrangig zu Fuß aufgesucht.
- In zentral gelegenen, dicht bebauten und gemischt genutzten Quartieren werden über 90 % der täglichen Einkaufswege im eigenen Stadtviertel zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.
- 50 % aller Einkaufswege sind kürzer als 1.000 m.

Hingewiesen wird in dem Beitrag von BECKMANN / WULFHORST (2003) auf eine Untersuchung aus Leipzig zur Nahmobilität, wonach sich bei einer Betrachtung von Einkaufszentren in stadtintegrierten Lagen ergeben hat, dass hohe Anteile der Bevölkerung die Center zu Fuß oder mit dem Rad aufsuchen.⁹ Abhängig von Angebots- und Konkurrenzstrukturen können sogar beachtliche Anteile des Großeinkaufs und des „Shoppings / Bummelns“ wohnungsnah erfolgen.

Daraus lässt sich ableiten, dass Handel und Wirtschaft vom Fußverkehr stark profitieren und potenziell starke Partner für eine Stärkung des Fußverkehrs sein können.

⁸ Die vier Stadtviertel: Zentrales Quartier aus der gründerzeitlichen Stadtentwicklung, Mischgebiet in Zentrumsnähe, am Stadtrand gelegener Stadtteil (20er/30er Jahre mit gewachsener Nutzungsmischung, Wohnquartier als Stadterweiterung (70er Jahre) mit Einkaufszentrum.

⁹ Allee-Center 54 %, Leipzig-Lindenau 36 % (BECKMANN/ WULFHORST, 2003).

Freizeitaktivitäten finden im Nahbereich statt

Die oben erwähnte Studie in den vier Kölner Stadtvierteln (BECKMANN / WULF-HORST, 2003) belegt auch, dass Freizeitaktivitäten oft im Nahbereich der Wohnung (≤ 500 m) stattfinden:

- Bei Freizeitaktivitäten im Nahbereich weisen folgende Personengruppen überproportional hohe Anteile auf: Schülerinnen und Schüler (30 %), Arbeitslose (28 %), Auszubildende (27 %). Selbstständige, Teilzeitbeschäftigte und Studierende haben dagegen unterdurchschnittliche Anteile (8 % bzw. 9 %) (mittlerer Anteil der Aktivitäten bei 16 %).
- Unerwartet niedrig ist der unterdurchschnittliche Anteil von Rentnerinnen und Rentnern (12 %) und Hausfrauen / Hausmännern (jeweils 12 %) mit Freizeitaktivitäten im Nahbereich (mittlerer Anteil der Aktivitäten bei 16 %).

Worum geht es bei der Fußverkehrsförderung?

Bei der Fußverkehrsförderung geht es um gute und sichere Bedingungen für das Zufußgehen. Diese gewährleisten Eigenständigkeit und Mobilität bis ins hohe Alter. Der öffentliche Raum (Straßen, Plätze, Parks) ist das Gesicht einer Stadt: Er dient zum Durchqueren, zum Verharren, Verweilen, hat wichtige soziale und sozialisierende Funktion. Straßen, Wege und Plätze sind Teil des täglichen Lebens (Abb. 2-3 und 2-4). Gehen hält und macht gesund.



Abb. 2-3: Michelwiese (Quelle: PGV-Alrutz)



Abb. 2-4: Großneumarkt (Quelle: PGV-Alrutz)

Der öffentliche Raum ist nicht fair verteilt. Straßenräume sind häufig reine Verkehrsräume, unter verkehrlichen Gesichtspunkten optimiert. Die Funktionen Aufenthalt und Kommunikation sind zurückgedrängt. Beispiele mit geringer Aufenthaltsqualität sind schmale, stellenweise zugeparkte Gehwege (Abb. 2-5 und 2-6) oder Plätze mit vorrangiger Parkplatznutzung.



Abb.2-5: Schmales Gehweg zwischen Senkrechtparken und Zaun (Hütten, Quelle: PGV-Alrutz)



Abb. 2-6: Platz mit überwiegender Parkplatznutzung (Johannes-Brahms-Platz (Süd) Quelle: Geoportel Hamburg)

Was macht eine fußverkehrsfreundliche Stadt aus?

Elemente einer fußverkehrsfreundlichen Stadt sind:

- Sichere Wege (auch Schulwege) sowie einfache Querungen von Hauptverkehrsstraßen durch Lichtsignalanlagen mit geringen Wartezeiten, Fußgängerüberwege, Mittelinseln oder vorgezogene Seitenräume mit jeweils guten Sichtbeziehungen
- Ausreichend dimensionierte und durchgängig nutzbare Flächen für den Fußverkehr
- Schutz der Flächen vor Hindernissen (z. B. parkende Autos, Mülltonnen, „Kundenstopper“)
- Hohe Aufenthaltsqualität und qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen (Straßen-)Raumes
- Möglichkeiten zum Verweilen, für Begegnung und Spiel (Sitzgelegenheiten, Plätze, Spielflächen, schattenspendende Bäume, öffentliche Toiletten)
- Trennung Fußverkehr vom Radverkehr und somit die Vermeidung von Konflikten
- Verknüpfung von Verkehrsmitteln (z. B. Erreichbarkeit der Haltestellen)
- Gute Orientierung durch Beschilderung und Wegweisungssystem
- Respektvoller Umgang miteinander
- Politik und Verwaltung nehmen den Fußverkehr als wichtigen Verkehrsträger ernst: Förderung durch personelle und finanzielle Ausstattung.

Zielgruppen und ihre Anforderungen

Die Zielgruppe sind Personen mit starkem Bezug zum Stadtteil („Alltagsexperten“). Sie haben spezifische Nutzungsanforderungen an den öffentlichen Raum:

- Kinder und Jugendliche
- Personen mit Familien- und Erziehungsarbeit
- Ältere Menschen
- Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- Menschen in prekären sozialen Verhältnissen

Besonders Kinder und Senioren gehen überdurchschnittlich häufig zu Fuß (s. Abb. 2-7).

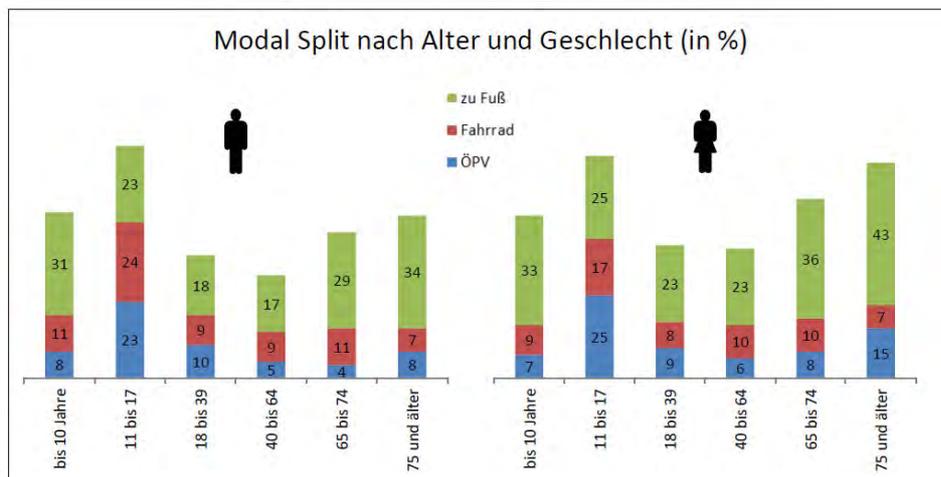


Abb. 2-7: Modal-Split-Anteile von nicht motorisiertem Verkehr und öffentlichem Verkehr nach Geschlecht und Altersklassen in Deutschland, 2008 (eigene Darstellung nach BMVI 2012) (Quelle: Difu)

Anforderungen dieser Personengruppen: Nahraumqualität

Erfüllt werden sollen die Bedürfnisse nach Überschaubarkeit, Sicherheit und Sauberkeit, sowie nach Nähe und eigenständiger Mobilität. Das bedeutet:

- Plätze und Flächen zum Verweilen/ Aufenthalt
- Attraktive, sichere Wege und Freiflächen
- Kurze Wege bei guter Nahversorgung: viele Bedürfnisse können innerhalb des Stadtquartiers abgedeckt werden
- Barrierefreie Erreichbarkeit wichtiger Ziele

- Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs in der Nähe
- Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Rollator
- Platz zum Abstellen von Fahrrädern außerhalb der Gehbahnen

Diese Anforderungen sollten der Maßstab für die Gestaltung des öffentlichen Raums sein.

In der Neustadt sind als weitere Zielgruppe die Beschäftigten zu nennen, die die Mittagspause zum Aufenthalt draußen nutzen (Gastronomie, Einkaufen, Erholen). Hinzu kommen in einigen Bereichen des Stadtteils mit - teils sehr hohem Anteil - Touristen, die ebenfalls sehr häufig zu Fuß unterwegs sind.

Fazit

Straßen und Plätze im Stadtteil sind Aufenthalts- und Lebensraum. Gute Bedingungen für den Fußverkehr steigern nicht nur die Aufenthalts- und Lebensqualität im öffentlichen Raum. Der Fußverkehr bildet als Basismobilität auch einen wichtigen Baustein zur Förderung einer umwelt- und stadtverträglichen Mobilität und trägt zur Sicherstellung der (eigenständigen) Mobilität aller Teile der Bevölkerung bei. Daraus ergeben sich spezifische Anforderungen an die Gestaltung des öffentlichen Raums.

2.2 Zielsetzungen des Fußverkehrskonzeptes

Eine grundlegende Zielsetzung im Fußverkehr ist die Etablierung des Fußverkehrs als eigenständige Verkehrsart im Bewusstsein aller Akteure. Dies zielt auf die Sicherung und Steigerung des Anteils des Zufußgehens ab.

Grundlage für die Zielsetzungen zur Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes für die Neustadt sind das Leitbild und die Handlungsziele der Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg.¹⁰

Zentrales Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung ist es, die Mobilität für alle Menschen und Güter auf allen Verkehrswegen und mit allen Verkehrsmitteln bestmöglich und unter Berücksichtigung des Schutzes von Gesundheit, Umwelt und Klima zu gewährleisten. Dafür wurde ein Leitbild entworfen, das die Vision für ein modernes und zukunftsfähiges Hamburg beschreibt. Das Leitbild berücksichtigt die übergeordneten Programme und Perspektiven Hamburgs zur Stadt-, Wirtschafts-, Hafen- und Bevölkerungsentwicklung sowie zum Umwelt-, Klima- und

¹⁰ Freie und Hansestadt Hamburg (2017). Mobilität in Hamburg – Die Ziele (Quelle: www.hamburg.de/contentblob/11221886/3511bd3ab7a5f10b1e8b112b463efef4/data/mobilitaet-in-hamburg-%E2%80%93-die-ziele.pdf)

Gesundheitsschutz. Das Leitbild wurde am 31.01.2017 vom Senat und der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg beschlossen.

Bedeutsam für das Thema Fußverkehr sind die sozialen und gesundheitsbezogenen Handlungsziele und die stadträumlichen Handlungsziele des Leitbilds.

Der Fokus des Fußverkehrskonzepts Neustadt liegt in erster Linie auf den alltäglichen Wegen und den lokalen Verbindungen. Zur Förderung des Fußverkehrs sind nicht nur gute Fußwege notwendig, sondern auch eine hohe Aufenthaltsqualität und eine hohe Verkehrssicherheit. Dies ist vor allem für diejenigen wichtig, die überwiegend zu Fuß unterwegs sind. Das sind beispielsweise Schülerinnen und Schüler, vor allem der Grundschule, oder Ältere und in ihrer Mobilität beeinträchtigte Menschen.

Zielsetzung ist insbesondere die bessere Anbindung von Einrichtungen sozialer Infrastruktur wie Schulen und Senioreneinrichtungen, von Wall- und Grünanlagen (z. B. Michelwiese, Planten und Blomen), oder von Angeboten für den täglichen Bedarf (Einkauf, Ärzte etc.). Auch ÖPNV-Haltepunkte (z. B. U-Bahn) und Sehenswürdigkeiten sollen besser zu Fuß erreichbar sein.

Für die Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes lassen sich nachstehende Ziele und Leitlinien ableiten:¹¹

Oberziel: Stärkung der Neustadt als lebenswerter Stadtteil

Leitziele:

- Priorität der Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad, Bus, Bahn,
- Sichere Erreichbarkeit der Versorgungsschwerpunkte und Aufenthaltsorte zu Fuß,
- Direkte und kürzere Wege für den Fußverkehr,
- Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung,
- Sicherung und Attraktivitätssteigerung der Schul- und Spielwege für Kinder und Jugendliche,
- Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen,
- Hindernisfreiheit im Gehwegbereich,
- Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit unter Mitwirkung möglichst vieler Akteure.

¹¹ Diese Ziele und Leitlinien wurden im Rahmen der Stadtteilkonferenz am 15.01.2019 und dem Dialogforum am 05.02.2019 vorgestellt und diskutiert (s. Kap. 4).

3 Netzkonzeption und Netzqualitäten

3.1 Netzkonzeption

Aufgaben und Anforderungen an die Netzplanung

Ein wichtiges Ziel von Planungen für den Fußverkehr ist es, ein möglichst engmaschiges Wegenetz vorzuhalten. Das Netz soll größtmögliche Bewegungsfreiheit und Wahlmöglichkeit bieten. Die Gehbeziehungen sind meist weniger achsenbezogen als Wege, die mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Gebündelte Bewegungen von Fußverkehrsströmen gibt es oftmals nur über kurze Distanzen oder an Orten mit hoher Publikumswirksamkeit. Daher sind zur Gewährleistung einer geringen Maschenweite des Netzes neben der qualitativ hochwertigen Ausgestaltung von Hauptverbindungen schrittweise auch die kleinräumigen Bedingungen zu verbessern.

Ziel ist die Schaffung eines durchgängigen, zusammenhängenden und möglichst engmaschigen Fußverkehrsnetzes, das unter Berücksichtigung der Gehökonomie von zu Fuß Gehenden (Umwegempfindlichkeit, Vermeidung von Treppen, ...) gestaltet wird. Wichtig sind eine gute Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen des täglichen Bedarfs (einschließlich der Freizeit- und Erholungsflächen und Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs) und Anschlüsse an Nachbarstadtteile bzw. Freizeitwege.

Eine Netzplanung hat die folgenden Aufgaben:

- Zuordnung der Strecken zu Netzkategorien,
- Identifizieren von Netzlücken, um Verbindungen zu schließen,
- Zuordnung von angestrebten Qualitäten für die Strecken,
- Priorisieren von Verbesserungsmaßnahmen (bauliche Qualität, Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit), um die angestrebten Qualitäten zu erreichen.

Der Netzkonzeption werden die folgenden Leitlinien zugrunde gelegt:

- Das Netz ist vorrangig auf den Alltagsverkehr ausgerichtet.
- Das Alltagsnetz ermöglicht sichere, bequeme und möglichst direkte Wege.
- Das Netz ist zusammenhängend.
- Der Schwerpunkt liegt bei der Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Quartier.
- Die Anbindung der Quartiere untereinander und die Integration von Wander- und Freizeitwegen sind gewährleistet.

Das Netz ist durch eine Hierarchisierung in drei Stufen gekennzeichnet:

- Fußwege 1. Ordnung (Fußwegachsen),
- Fußwege 2. Ordnung (Hauptfußwege),
- Alle weiteren Wege, die der Erschließung sämtlicher Flächen durch den Fußverkehr dienen.

Das Netz ist vorrangig auf den Alltagsverkehr ausgerichtet. Die Integration von Wegen mit überwiegend Freizeitcharakter oder Erholungsfunktion und der Anschluss an benachbarte Netze ist zu gewährleisten. Bei der Netzentwicklung werden nachstehende Leitlinien berücksichtigt und die oben genannten Zielsetzungen zugrunde gelegt.

Für die Erstellung der Netzkonzeption werden die folgenden Qualitätsstandards angelegt:

Stabilisierung des Fußverkehrs

- Steigerung des Verkehrsmittelanteils der Fußwege,
- Erhaltung und Verbesserung der Nutzungsstruktur im fußläufigen Einzugsbereich (z. B. Nahversorgung).

Verbesserung der Qualität

- ausreichend breite und benutzbare Gehwege,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität,
- Erhöhung der Fußwegenetzqualität.

Erhöhung der Sicherheit

- Geschwindigkeitsreduzierung des motorisierten Individualverkehrs,
- Vermeidung von Unfällen bzw. schweren Unfällen,
- keine Angsträume.

Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen

- Umsetzung der Barrierefreiheit durch Abbau physischer Barrieren,
- Umsetzung des „2-Sinne-Prinzips“ bei der Gestaltung im Straßenraum.

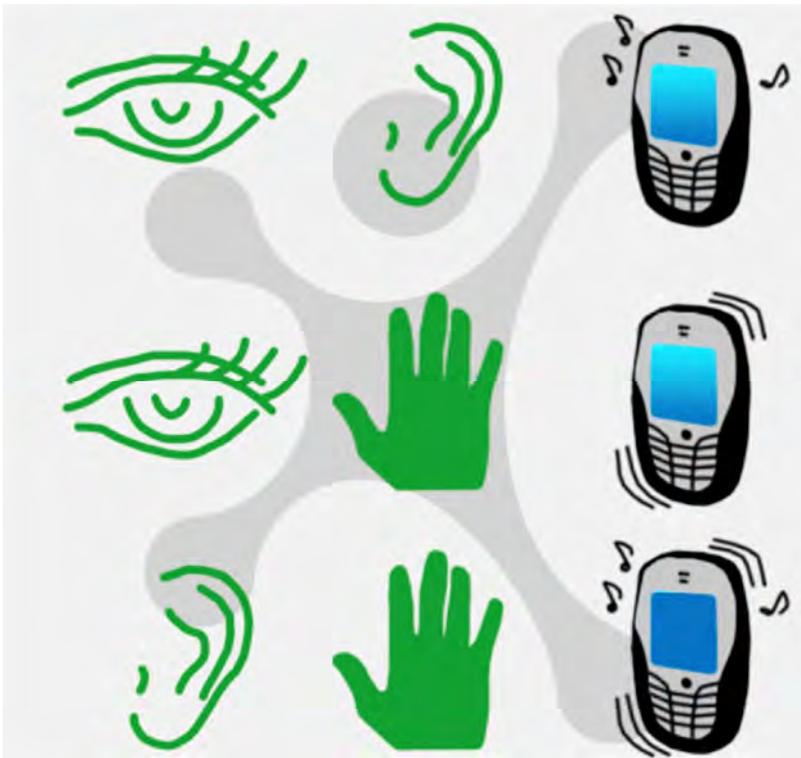


Abb. 3-1 Darstellung zur Erläuterung der Sinne (Quelle: www.gemeindetag-bw.de/internet/themen/inklusion/das-zwei-sinne-prinzip)

Hierarchisierung der Fußverkehrsverbindungen

Ähnlich den Hierarchien im Straßennetz für den Kfz-Verkehr, größtenteils auch im Radverkehrsnetz, wird das Fußwegenetz entsprechend seiner Funktion gegliedert. Neben Fußverkehrsfrequenzen und Alltagsbeobachtungen, die Aufschluss über die Nutzung der Fußverkehrsverbindungen geben, sind die Kartierung von wichtigen Zielen des Alltags- und Freizeitverkehrs, wie z. B. Nahversorgungsbereiche, öffentliche Einrichtungen, Ausbildungs- und Weiterbildungseinrichtungen, maßgebliche Kriterien für die Einstufung der Fußverkehrsverbindungen.

Das Fußverkehrsnetz besteht aus Fußwegen 1. Ordnung (Fußwegeachsen) und Fußwegen 2. Ordnung (Hauptfußwegen). Fußwege 1. Ordnung sind die Hauptfußwegebeziehungen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr, teilweise mit Bedeutung über den Stadtteil hinaus. Die Fußwege 2. Ordnung dienen der Erschließung wichtiger Einrichtungen bzw. Ziele des lokal orientierten Verkehrs auf Stadtteilebene wie Schulen, Parks, größere Einkaufsgelegenheiten). Fußwege 3. Ordnung (Nachbarschaftswege) ergänzen das Netz.

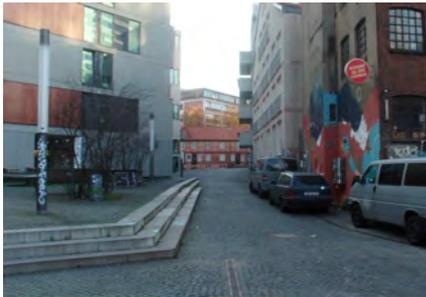
Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen)	
	<p>Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen) sind die wesentlichen Erschließungsachsen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr. Diese Wegeverbindungen sind durch nennenswerte Fußverkehrsfrequenzen gekennzeichnet und erschließen wichtige Einrichtungen und Ziele, denen teilweise Bedeutung für die gesamte Stadt zukommt (z. B. Einkaufszentren, S- oder U-Bahnhof, Schulzentren).</p> <p>In Abhängigkeit von der städtebaulichen Situation (Gebietstyp) kann es sich hierbei eher um Wege mit Bedeutung für den Alltagsverkehr (z. B. Erreichbarkeit Stadtteilzentrum, Geschäftsstraße) oder den alltäglichen Freizeitverkehr (z. B. Parks, Erholungsgebiete) handeln.</p> <p>Beispiel: Dammtorstraße</p>
Fußwege 2. Ordnung (Hauptfußwege)	
	<p>Fußwege 2. Ordnung (Hauptfußwege) erschließen wichtige Einrichtungen bzw. Ziele des lokal orientierten Verkehrs auf Stadtteilebene, wie z. B. Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, wichtige Bushaltestellen, nachrangige Anbindung zu U- oder S-Bahnhof, kleinere Einkaufszentren.</p> <p>Beispiel: Speckstraße</p>
Fußwege 3. Ordnung (Nachbarschaftswege)	
	<p>Fußwege 3. Ordnung (Nachbarschaftswege) stellen im Wesentlichen das „Restnetz“ dar.</p> <p>Dieses ist für die kleinräumige Erschließung wichtig (z. B. separate Rad- und Fußwegeverbindungen als Verbindung zwischen zwei Straßen oder als Zugang zur Wohnanlage, Abkürzungen).</p> <p>Beispiel: Rademachergang</p>

Abb. 3-1: Hierarchisierung der Fußverkehrsverbindungen (Quelle: PGV-Alrutz)

Im Rahmen des Konzeptes werden die Fußwege 1. Ordnung durch linienhafte Begehungen näher betrachtet. Dabei kommen unterschiedliche Netzelemente zum Einsatz. Die nachstehenden Netzelemente können sowohl Bestandteil von Fußwegen 1. Ordnung als auch von Fußwegen 2. Ordnung eines Fußverkehrsnetzes sein.

- Fußverkehrsbereiche und zentrale Plätze (z. B. Peterstraße, Großneumarkt),
- Straßen mit überwiegend innerörtlicher Verbindungsfunktion und Hauptverbindungswege (z. B. Englische Planke, Wexstraße),
- Geschäftsstraßen im Stadtteil (z. B. Neuer Steinweg, Kohlhöfen),
- Erholungswege (z. B. Wallanlagen, Stintfang, Michelwiese).

Arbeitsschritte

Grundlage der zu entwickelnden vollständigen Fußverkehrsnetzkonzeption ist das bestehende Fußverkehrsleitsystem (offiziell: „Fußgängerleitsystem“), ein Wegweisungsnetz zu wichtigen, auch touristischen Zielen, das als Grundgerüst übernommen und geprüft wurde. Dieses umfasst den Bereich der Hamburger Innenstadt, die Neustadt liegt inmitten dieses Netzes. Weitere Grundlagen sind der amtliche Stadtplan auf dem Geoportal auf hamburg.de und die dort hinterlegten Fachdaten, der „Stadt und Cityplan“ des Pharus-Verlags, der in Zusammenarbeit mit dem Fachverband Fußverkehr, FUSS e.V. entstanden ist, und bereits bestehende Ortskenntnisse des Bearbeitungsteams.

Die kleinräumige Fußwegenetzkonzeption für den Stadtteil wurde auf folgende Weise erarbeitet: Ziel- und Quellorte wie S- und U-Bahnhöfe, Fähranleger, Bushaltestellen, Wohngebiete, Kultureinrichtungen, Schulen, Kitas, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, Arbeitsplatzkonzentrationen, größere Hotels, touristische Ziele wurden bestimmt und im Plan lokalisiert. Die kartierten Nutzungen wurden vor Ort überprüft. In Anlehnung an die Entwicklung einer Netzkonzeption für den Radverkehr in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)¹² wurden in Arbeitsplänen Luftlinien (bzw. Wunschlinien) unter Berücksichtigung von Barrieren und Zwangspunkten (wie bestehenden Brücken) zwischen den Quellen und Zielen entwickelt. Anschließend wurde geprüft, welche Wunschlinien sich bündeln lassen und welche einzeln bestehen bleiben müssen, da Umwege zu groß werden würden.

Die Wunschlinien wurden auf bestehende Straßen und Wege umgelegt. Hierbei wurden auch Netzlücken identifiziert, bei denen die Umlegung nicht anforderungsgerecht möglich ist. Bei alternativen Strecken wurde die Entscheidung durch Abwägung folgender Kriterien getroffen:

- Qualität und Verkehrssicherheitsdefizite im Bestand,
- Aufwand zum Erreichen des angestrebten Zustands,

¹² Für die Entwicklung eines Fußverkehrs-Netzkonzept wurden die Vorgaben in den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) von 2002 von den Auftragnehmern als nicht ausreichend bewertet. Seit 2002 werden etliche Weiterentwicklungen, u. a. durch plan&rat in Berlin, vorgenommen, die in den EFA 2002 noch nicht enthalten sind.

- Minimierung von Umwegen und Steigungen, ggf. auch von stark Kfz-belasteten Straßen,
- Kleinräumige Lage von Quellen und Zielen an den Strecken.

Rückgekoppelt wurden die Erkenntnisse der Unfalldauswertung mit der Identifikation von Gefahrenstellen (Kap. 5.4), Ergebnissen aus den Beobachtungen vor Ort zu typischen Konflikten sowie Rückmeldungen bei den Beteiligungsformaten. Zum Netzkonzept war dies das Dialogforum. Schließlich wurde das Fußverkehrsleitsystem daraufhin überprüft, ob Erweiterungen erforderlich scheinen. Das Ergebnis ist die nachfolgende Karte.



Abb. 3-2: Netzkonzept für den Fußverkehr in der Neustadt (Plangrundlage: Geoportal Hamburg, Quelle: PGV-Alrutz)



**Freie und Hansestadt Hamburg
Erweiterung Fußgängerleitsystem**



Bereich Innenstadt / St. Georg

- | | |
|-----------------------|---------------------------|
| Hauptziel | Gehachsen |
| Nebenziel | Bestand |
| S- und U-Bahn-Station | Über-/Unterführung |
| Parkhaus | neue Gehachse |
| Behörden/Polizei | Zubringer |
| sonstiges Ziel | perspektivische Gehachse |
| WC | Wegweiserstandorte |
| "Einbahn"-Wegweisung | Pfeilwegweiser |
| Treppe | Stele |
| Bezirksgrenze | B-Standort |
| | Demontage |

1:5.000

Stand: November 2011



Abb. 3-3: Darstellung des aktuellen Stands des „Fußgängerleitsystems“ (Plangrundlage: Geoportal Hamburg, Quelle: PGV-Alrutz)

3.2 Standards für das Fußverkehrsnetz

3.2.1 Grundsätzliche Standards

Auf der Grundlage des Hamburger Regelwerks für Planung und Entwurf von Straßen (ReStra 2017) und dem hier mit einigen Spezifizierungen eingeführten Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, siehe unten), von DIN-Normen sowie dem aktuellen Forschungsstand wurden grundsätzliche Anforderungen und Standards formuliert. Diese Standards wurden in einem weiteren Schritt noch differenziert nach Fußwegen 1. und 2. Ordnung.

Als relevante, mit der ReStra 2017 eingeführte Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu nennen sind hier

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06),
- Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA 2002),
- Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA 2011),
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2013),
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2015),
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) sowie
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußverkehr (2007).

Die Qualitätsstandards geben den Stand der Technik im Bereich Fußverkehrsinfrastruktur wieder. Sie sind unterschieden in die Bereiche:

- Ausgestaltung von Fußwegen im Verlauf von Straßen und selbstständigen Wegen (im Folgenden kurz Längsverkehr),¹³
- Queren von Fahrbahnen (im Folgenden kurz Querverkehr),¹⁴
- Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen,
- Barrierefreiheit,
- Zugangsbedingungen zum öffentlichen Verkehrsnetz (ÖPNV-Umfeld).

¹³ Vgl. dazu die entsprechende Bezeichnung in den „Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen“ EFA (FGSV, 2002).

¹⁴ Vgl. dazu die entsprechende Bezeichnung in den „Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen“ EFA (FGSV, 2002).

Qualitätsstandards für Fußwege im Verlauf von Straßen (Längsverkehr)

Durchgängige, eindeutig erkennbare Wegebeziehungen auf direktem Weg sind für die in hohem Maße Umweg-empfindlichen zu Fuß Gehenden von hoher Bedeutung. Als Regelbreite von Gehwegen werden entsprechend dem ReStra 2,65 m definiert. Dies ermöglicht z. B. Begegnungen von zwei Gehenden mit einem sozial erwünschten Abstand zueinander und das Passieren zweier Rollstühle. In der Neustadt treten auf vielen Straßen jedoch auch höhere Stärken des Fußverkehrs auf, für die höhere Breiten z. B. für Begegnungen mehrerer Personen oder auch für ausreichende Abstände zu Geschäftsauslagen oder zu Personen, die sich aufhalten, empfohlen werden (Abb. 3-4).

Blockbebauungen, abgezaunte Grünanlagen, Friedhöfe usw. können Barrieren darstellen, die unnötige Umwege erforderlich machen. Öffentliche Durchgänge sind zu ermöglichen. Der Übergang von der Straße zur Grünfläche/Parkanlage in Fortsetzung der Wegebeziehung ist sicher zu stellen (Anschlussicherheit).

Einseitig angebaute Straßen erfordern in der Regel nur einseitige Anlagen für den Fußverkehr, es sei denn, die nicht angebaute Seite besitzt aus anderen Gründen Attraktivität (z. B. Haltestellen, Parkplätze, wie z. B. am Holstenwall).

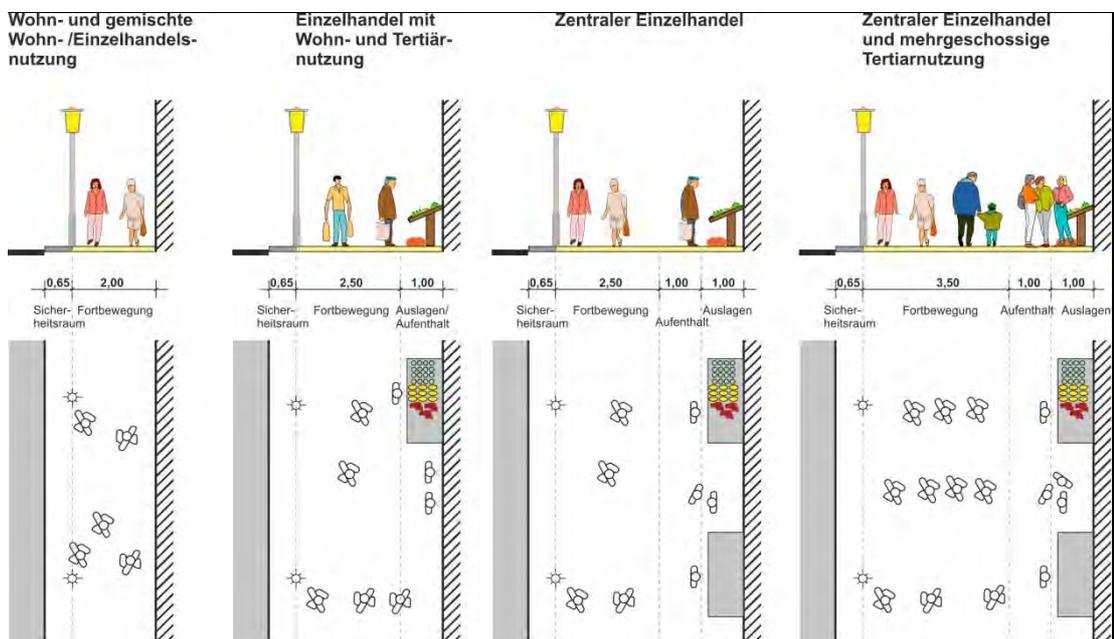


Abb. 3-4 Orientierungswerte für die Breiten von Gehwegen bei unterschiedlichen städtebaulichen Nutzungen (Quelle: PGV-Alrutz)

Qualitätsstandards für das Queren von Fahrbahnen (Querverkehr)

Die Querung von Fahrbahnen stellt für zu Fuß Gehende oftmals ein Problem dar. Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen oder mehreren Fahrstreifen besitzen darüber hinaus häufig eine starke Trennwirkung für den Fußverkehr. Querungsanlagen z. B. mit Mitteltrennungen oder Lichtsignalanlagen sind grundsätzlich notwendig, wenn die Verkehrsstärke mehr als 1.000 Kfz/h im Querschnitt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt (RASt 06, EFA 2002). Der Einsatzbereich von Fußgängerüberwegen liegt bei Kfz-Verkehrsstärken von bis zu 750 Kfz in der Spitzenstunde des Fußverkehrs (Tab. 3-1).

FG/Spitzenstd.	Kfz-Verkehrsstärke in der Spitzenstunde des Fußverkehrs [Kfz/Sp-h _{FG}]					
	0-200	200-300	300-450	450-600	600-750	750 - 900
0-50	FGÜ gem. ReStra, S. vi, möglich bei besonders Schutzbedürftigen (z. B. Schulwegsicherung, Barrierefreiheit), zu begründen					
50-100		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100-150		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
Über 150		FGÜ möglich				

Tab. 3-1 Einsatzbereiche von Fußgängerüberwegen

Aufenthaltsqualität / soziale Sicherheit

Beim Gehen wird der öffentliche Raum am intensivsten und unmittelbarsten wahrgenommen. Attraktivität und soziale Brauchbarkeit sind zu gewährleisten.

Die Entstehung von Angsträumen muss durch die Gestaltung vermieden werden. Dazu gehört die Gewährleistung der sozialen Sicherheit. Der Begriff enthält Merkmale der Aneignung von Räumen, der Akzeptanz von Verkehrsanlagen und des subjektiven Sicherheitsempfindens.

Attraktiv ist die Führung von Hauptfußwegen (Fußwege 1. und 2. Ordnung) durch Tempo-30-Zonen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche (Z 325 StVO) oder Fußverkehrszonen. Verkehrsberuhigte Plätze, die auch für Kinder bspw. durch Ausstattung mit Spielgeräten attraktiv gestaltet sind, erhöhen die Attraktivität. Bäume können zur Abgrenzung zu anderen Verkehrsanlagen beitragen und erhöhen die

Attraktivität des Weges. Zudem bieten Bäume Schutz bei Niederschlag und starker Sonneneinstrahlung, befeuchten die Luft und binden den Straßenstaub, schaffen somit klimatisch angenehmere Räume.

Das Gehwegenetz ist darauf auszulegen, in regelmäßigen Abständen (ca. 100 – 150 m) Ruheplätze (und Sitzgelegenheiten) einzubeziehen. Diese erhöhen die Qualität des Aufenthalts im öffentlichen Raum und können die Reichweite des Gehens erheblich erweitern. Sie kommen insbesondere älteren Menschen, Mobilitätseingeschränkten und Kindern zugute.

Barrierefreiheit

Bestandteil der Mobilität ist die Ermöglichung körpergerechter und rollengerechter Mobilität für alle sozialen Gruppen, das heißt möglichst eine eigenständige Mobilität. Fußwege 1. Ordnung sind durchgängig barrierefrei zu gestalten.

Barrierefreie Wegeführungen müssen einerseits möglichst schwellen- und stufenlos (für Rollstühle bzw. Rollatoren) sein, andererseits Orientierung für Blinde bieten. Zur barrierefreien Wegeführung gehören Bordsteinabsenkungen im Bereich von Querungen, Fugenverguss auf gepflasterten Streckenabschnitte sowie Rillen- und Noppenplatten als Grundelemente eines taktilen Orientierungssystems (zu den baulichen Ausführungen s. DIN 32984, vgl. ausführlicher ReStra 2017, HBVA (FGSV, 2011) und Sozialverband VDK, 2008).

ÖPNV-Umfeld

Aus Sicht einer fußverkehrsfreundlichen Verkehrsplanung sind vor allem die Zugangsbedingungen zum öffentlichen Verkehrsnetz von Bedeutung. Die Wege zu den Haltestellen des ÖPNV sollen leicht und sicher erreichbar sein. Unzumutbare Umwege oder Wartezeiten an Ampeln, Unterführungen, dunkle Wege (Angstorte) mindern die Attraktivität des ÖPNV und sind zu vermeiden.

Innerhalb eines Radius von 300 m um eine Haltestelle des ÖPNV kommt es zu einer Verdichtung der Fußverkehrsströme. Gehwege sind in diesem Bereich ausreichend zu dimensionieren. Die soziale Sicherheit muss gewährleistet sein.

Wegweisung

Wegweisungssysteme für den Fußverkehr sind mehr als gewöhnliche Orientierungshilfen. Zu erwarten sind auch wirtschaftliche Effekte für die Städte, ihren Tourismus und Einzelhandel. Sie dienen ebenfalls als Kommunikationsmedien, die die Besonderheiten einer Stadt verdeutlichen.

Die Wegweisung dient der Orientierung, der Ortsbestimmung sowie dem richtigen und sicheren Auffinden eines Zieles auf umwegfreien Routen. Die Anforderungen ähneln denen der Radverkehrswegweisung: leicht verständlich, gut erkennbar und

lesbar. Die Fußwege 1. Ordnung sollten mit einer Wegweisung ausgestattet werden, die das vorhandene Fußverkehrsleitsystem ggf. ergänzt.

Reinigung/ Winterdienst

Die Fußwege 1. Ordnung sollten in die Reinigungs- und Räumpläne mit hoher Prioritätseinstufung eingeschlossen werden.

Die Einhaltung und Berücksichtigung dieser Standards ist für eine Stadt, die es sich zum Ziel gesetzt hat, den Fußverkehr zu fördern, von hoher Bedeutung. Bei Neuplanungen und Umbaumaßnahmen sollten diese Qualitätsstandards zugrunde gelegt werden.

3.2.2 Qualitätsstandards der Fußwegachsen und der Hauptfußwege

Für die Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen) als Hauptverbindungen des Fußverkehrs sind nachstehende Qualitätsanforderungen nach den Kriterien

- Breite, Oberfläche und Gehwegparken,
- Trennung vom Radverkehr,
- Vermeidung von Konflikten mit Radverkehr,
- Sichtbeziehungen bei Überquerungsstellen,
- Erreichbarkeit von Überquerungsanlagen,
- Signalisierung an Fußverkehrs-Überquerungsstellen,
- Aufenthaltsqualität und soziale Sicherheit sowie
- Barrierefreiheit.

maßgeblich. Sie bilden die Grundlage für die durchgeführte Mängel- bzw. Konfliktanalyse. Für die Fußwege 2. Ordnung (Hauptfußwege) werden teilweise abgeschwächte Standards definiert, die in den folgenden Übersichten dargestellt sind (Abb. 3-5, Tab. 3-2 - Tab. 3-8).

Qualitätskriterium	Fußwege 1. Ordnung	Fußwege 2. Ordnung
Breite Seitenräume	Regelbreite nach ReStra 2017, Orientierungswerte nutzbarer Gehwegbreite nach o.g. Standards	
Hindernisse	Außerhalb der nutzbaren Gehwegbreite Kopffreiheit: 2,2 m hohes Lichtraumprofil	
Oberfläche	Glatter Belag, sauber	
Gehwegparken	auszuschließen	Außerhalb nutzbarer Gehwegbreite, Sicherheitstrennstreifen

Tab. 3-2 Qualitätsstandards Breite, Oberfläche und Gehwegparken

Qualitätskriterium	Fußwege 1. Ordnung	Fußwege 2. Ordnung		
Gemeinsame Führungen mit RV	Auszuschließen	Nutzbare GW-Breite	Anzahl RF+FG/Spitzenstunde	Davon FG*
		> 2,5 – 3,0 m	70	≥ 40
		> 3,0 – 4,0 m	100	≥ 60
		> 4,0 m	150	≥ 100
	Ausgeschlossen bei Velorouten und Bezirksrouten (für Neustadt noch keine Angaben) sowie im Umfeld von Grundschulen, Kindergärten, Senioreneinrichtungen und bei Gefälle			

Tab. 3-3 Qualitätsstandards Trennung vom Radverkehr

Qualitätskriterium	Fußwege 1. Ordnung	Fußwege 2. Ordnung
Vermeidung von Konflikten mit Radverkehr, E-Scootern etc.	Breite von Radwegen neben Gehwegen zur Vermeidung des Fahrens von Radfahrenden auf Gehwegen: 2,00 m (Einrichtungsverkehr), 2,50 m (beidseitiger Zweirichtungsverkehr), 3,00 m (einseitiger Zweirichtungsverkehr) (für Radschnellwege Präzisierung im Rahmen der Machbarkeitsstudien der Metropolregion Hamburg) Trennstreifen zu Radwegen gem. ReStra	

Tab. 3-4 Qualitätsstandards Vermeidung von Konflikten mit Radverkehr

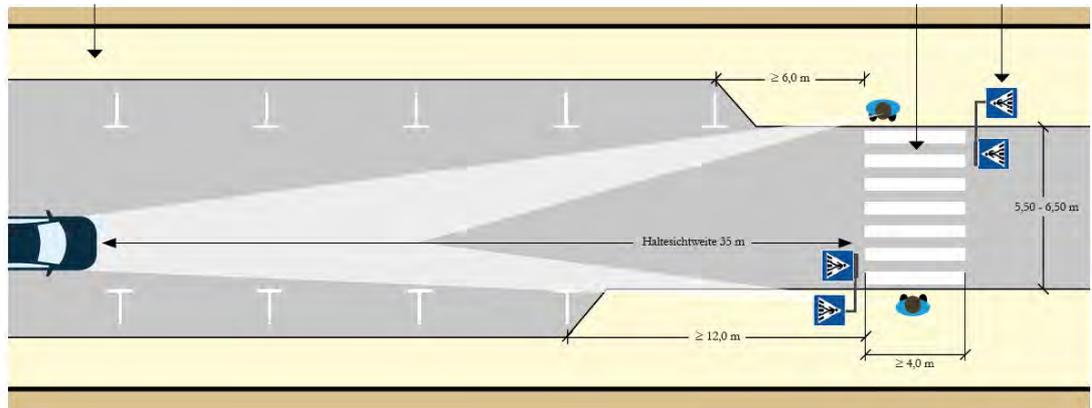


Abb. 3-5 Sichtbeziehungen bei Überquerungsstellen im Zuge von Fußwegen 1. und 2. Ordnung, Straßen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h (Quelle: PGV-Alrutz, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg)

Qualitätskriterium		Fußwege 1. Ordnung	Fußwege 2. Ordnung
Querungsanlagen (Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege, Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume)	Erreichbarkeit im Zuge der Fußwege	Absetzung $\leq 4,0$ m von Gehwegachse	
	Abstand in Straßen mit geschlossener Bebauung	≤ 150 m ¹⁵	
	Warteflächen und Mittelinseln	Breite $\geq 4,00$ m Tiefe Inseln $\geq 2,50$ m (Personen mit Kinderwagen) Warteflächen: Keine Behinderungen für die Fortbewegung durch wartende Personen	

Tab. 3-5 Qualitätsstandards Erreichbarkeit von Überquerungsanlagen

¹⁵ LSBG, Leitfaden für Lichtsignalanlagen, 2016

Qualitätskriterium		Fußwege 1. Ordnung	Fußwege 2. Ordnung
Lichtsignalanlage	Wartezeiten	Orientierungswert Komfort: ≤ 40 s Grenzwert: ≤ 80 s ¹⁶	
	Phasenfolge	Überquerung der Fahrbahn in einem Zug	
		Konfliktfreie Schaltung insbesondere gegenüber linksabbiegenden Kfz	
		Komfort: Rundum-Grün bei hoher FG-Stärke und einstreifigen Zu-/ Ausfahrten Diagonal-Queren bei hoher FG-Stärke und einstreifigen Zu-/Ausfahrten (kompakte Knotenpunkte)	

Tab. 3-6 Qualitätsstandards Signalisierung an Fußverkehrs-Überquerungsstellen

Qualitätskriterium		Fußwege 1. Ordnung	Fußwege 2. Ordnung
Aufenthaltsqualität, soziale Sicherheit	Beeinträchtigung durch Kfz-Verkehr	Verlauf möglichst abseits von Hauptverkehrsstraßen	
	Soziale Sicherheit	Gute Erreichbarkeit (kurz, attraktiv, sicher)	
		Begreifbarkeit	
		Ausreichende Beleuchtung, Tag- und Nachtrouten bei Führung durch Grünanlagen ohne Beleuchtung	
		Soziale Kontrolle	
		Gute Orientierung	
		Vermeidung von Angsträumen	
	Aufenthalt	Freihalten von parkenden Kfz	
		Ruheplätze und Sitzgelegenheiten in 100 – 150 m Abstand	

Tab. 3-7 Qualitätskriterien Aufenthaltsqualität und soziale Sicherheit

¹⁶ Grenzwert nach LSBG, Leitfaden LSA

Qualitätskriterium		Fußwege 1. Ordnung	Fußwege 2. Ordnung
Barrierefreiheit	Wegeföhrung	Keine Stufenanlagen ohne benachbarte Rampen, Rampenneigung $\leq 6\%$, bei 3-6 % Aufenthaltsflächen in etwa 10 m Abstand	
	Bordabsenkungen	An Querungsstellen differenzierte Bordhöhen 0 cm/ 6 cm (ReStra 2017)	
		Fugenverguss bei Kopfsteinpflaster	
	Bodenindikatoren	Richtungstreifen, Auffindestreifen und Sperrfeld bei Querungsstellen	
	LSA	Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte	

Tab. 3-8 Qualitätskriterien Barrierefreiheit

4 Öffentlichkeitsbeteiligung

4.1 Das Konzept

Um die Akzeptanz durch die Öffentlichkeit zu sichern, wurde ein Konzept zur Beteiligung vorgelegt und mit dem Auftraggeber abgestimmt. Es sollte sichergestellt sein, dass von Projektbeginn an umfassende Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten gegeben sind. Das heißt, alle relevanten Akteure (Bewohnerinnen und Bewohner, Kundinnen und Kunden sowie Gewerbetreibende der Neustadt, Eigentümerinnen und Eigentümer, Vertreterinnen und Vertreter von Schulen und öffentlichen Einrichtungen), aber auch spezielle Personengruppen (wie z. B. Seniorinnen und Senioren, Mobilitätseingeschränkte) sollten möglichst eingebunden werden.

Der Beteiligungsprozess mit der interessierten Öffentlichkeit (Verbände, Institutionen, interessierte Bürgerinnen und Bürger) erfolgte im Rahmen einer Online-Beteiligung, eines Dialogforums (Workshop), einer öffentlichen Stadtbegehung (Methode Stadtpaziergang) und der Vorstellung des Konzeptes und der erarbeiteten Maßnahmen im Rahmen zweier Sitzungen der Stadtteilkonferenz zu Beginn und Ende der Bearbeitung.

Für die Laufzeit des Projektes wurde eine Projektinternetseite eingerichtet. Dort standen alle Ergebnisse der unterschiedlichen Beteiligungsverfahren zum Download bereit (<https://zu-fuss-in-hamburg-neustadt.de>). Diese Webseite ist nicht mehr online. Aktuell stehen Informationen wie die Protokolle der Veranstaltungen bereit unter www.hamburg.de/mitte/strassenbau-und-verkehr/11970912/beteiligung-fussverkehrskonzept-neustadt/.

4.2 Online-Beteiligung

Vorgesehen war die Einbindung der Bevölkerung über eine Online-Beteiligung. Die unterschiedlichen Nutzergruppen sollten ihre Vor-Ort-Kenntnisse zu Mängeln und Konfliktstellen sowie zu funktionalen und baulichen Defiziten der Fußwege und der Aufenthaltsqualität, aber auch attraktive Orte, Schleichwege oder besonders geeignete Verbindungen, im Rahmen der Grundlagenermittlung einbringen.

Auf der Plattform www.hamburg.de und den Webseiten für den Bezirk Hamburg-Mitte wurde auf den weitergehenden Link für die Online-Beteiligung verwiesen. Auf der interaktiven Karte konnten Beiträge erstellt, aber auch Beiträge anderer Nutzerinnen und Nutzer kommentiert werden. Die Beiträge konnten zu folgenden Themenkategorien verfasst werden: Fußwege, Querungen, Barrierefreiheit, Sicherheit, Aufenthaltsqualität, Haltestellenumfeld, Konflikte mit Radverkehr, Konflikte mit abgestellten Pkw sowie sonstiges, das den anderen Kategorien nicht zugeordnet werden konnte. Die Ergebnisse sind inzwischen nicht mehr online einsehbar.

Die Online-Beteiligung fand im Zeitraum vom 12. Dezember 2018 bis 17. Januar 2019 statt. Insgesamt wurden 576 Beteiligungsideen genannt, die auch verortet wurden (s. Abb. 4-1). Die Abb. 4-1 zeigt auch die Bereiche mit häufigen Mängelnennungen (s. auch Kap. 5.3). Um die Nutzerinnen und Nutzer der Online-Beteiligung und ihre Aussagen einordnen zu können, wurde in einer kurzen Umfrage danach gefragt, ob man zu Fuß in der Neustadt unterwegs ist bzw. in der Neustadt wohnt. 96 % (Anzahl 152 von 158) sind in der Neustadt zu Fuß unterwegs, dort wohnhaft sind 69 % (117 von 169). Es haben sich demnach auch Personen beteiligt, die in der Neustadt arbeiten.

Die Meldungen ergänzten die bei eigenen Begehungen erhobenen Bestandsdaten und Mängel im Hinblick auf den Maßnahmenbedarf. Teilweise wurden Maßnahmvorschläge formuliert. Diese wurden geprüft und ggf. in die Maßnahmenentwicklung einbezogen.

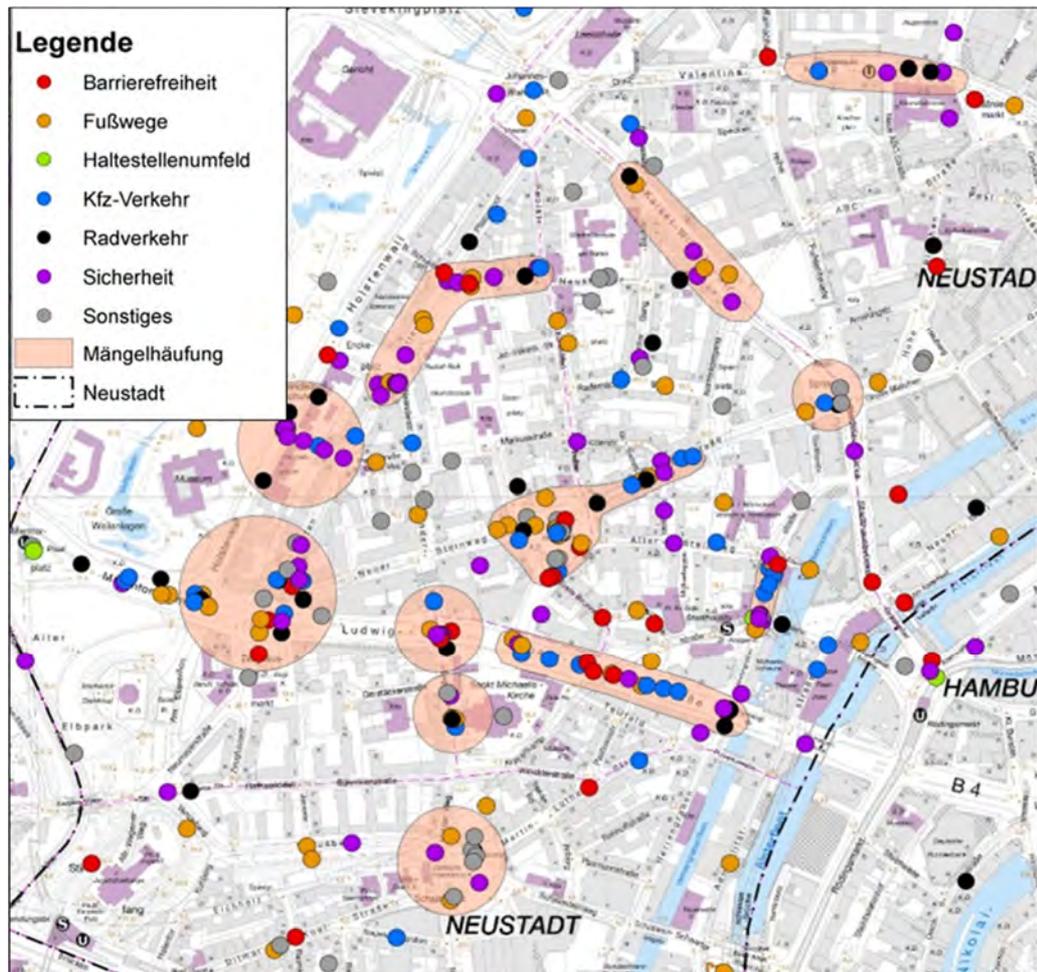


Abb. 4-1 Darstellung der Örtlichkeiten der Mängelnennungen nach Kategorien (Auszug, Plangrundlage: Geoportal Hamburg, Quelle: PGV-Alrutz)

4.3 Stadtpaziergang

Stadtpaziergänge sind ein geeignetes Beteiligungsinstrument, um das Alltagswissen unterschiedlicher Nutzergruppen in die Planungen mit einzubeziehen. Dies gilt besonders für die Phase der problemorientierten Bestandsanalyse.

Stadtpaziergang – Was ist das?

Stadtpaziergänge sind Rundgänge durch das Plangebiet mit einem strukturierten Ablauf mit den Betroffenen. Die Stadtpaziergänge werden über Schlüsselpersonen organisiert, die selbst an den Spaziergängen teilnehmen. Die systematische Auswertung der Stadtpaziergänge liefert Angaben zur Ausgangssituation (Nutzung des öffentlichen Raumes, typische Wege), zu den Konfliktbereichen (z. B. Angsträume, gefährliche Querungsstellen) und zu den Bedürfnissen, Wünschen und Vorschlägen spezifischer Personengruppen. Stadtpaziergänge können entweder mit der allgemeinen Öffentlichkeit oder mit unterschiedlichen Nutzungsgruppen, z. B. mit Kindern / Jugendlichen, Älteren und / oder Mobilitätseingeschränkten, Personen mit Behinderungen durchgeführt werden. (Quelle: FGSV, 2012)

Zur Vorbereitung des Stadtpaziergangs wurden die eigene Ortskenntnis genutzt sowie systematische Ortsbegehungen¹⁷ durchgeführt, um einen ersten Überblick über Aufenthaltsorte und Mängel im Netz zu bekommen. Für den Stadtpaziergang wurde im Anschluss eine Route mit Haltepunkten erarbeitet und mit dem Auftraggeber abgestimmt.

Der Stadtpaziergang wurde durch Plakate (s. Abb. 4-2) und auf der Projektinternetseite angekündigt.

Der Stadtpaziergang hat am Samstag, den 19. Januar 2019 in der Zeit von 14.00 - 17.00 Uhr stattgefunden.

Teilgenommen haben zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung 46 Personen, am Abschlussgespräch im Gemeindehaus des Michels waren 32 Personen anwesend. Den Teilnehmenden wurden Routenpläne ausgehändigt (s. Abb. 4-3).

¹⁷ Im Vorfeld der Erhebungen ist es erforderlich, einen Überblick über das Untersuchungsgebiet und die zentralen Aufenthaltsorte unterschiedlicher Nutzungsgruppen zu gewinnen. Hierzu dient die Methode der stationären und ambulanten Verhaltensbeobachtung. Bei dieser Methode wird an einem Werktag zwischen 7 und 22 Uhr das Gebiet erkundet. Mit Hilfe eines Fotoapparates werden nutzungsspezifische behaviour settings festgehalten und dokumentiert. Dabei kann punktuell an bestimmten Aufenthaltsorten (stationär) beobachtet werden oder der Zielgruppe wird auf ihren Wegen im öffentlichen Raum gefolgt bzw. der Beobachtungsort wird gewechselt (ambulant). Es handelt sich dabei in der Tendenz um eine nicht teilnehmende Beobachtung.

An den insgesamt neun Haltepunkten wurden nach einer kurzen Beschreibung der Situation die Anmerkungen und mögliche Verbesserungsvorschläge der Teilnehmenden aufgenommen.

Die Abschlussbesprechung mit wärmendem Kaffee fand im Gemeindehaus St. Michaelis statt. An der Abschlussbesprechung haben noch 32 Personen teilgenommen.



Abb. 4-2 Ankündigungsplakat für den Stadtspaziergang

Wesentliche Mängelnennungen, bei der Onlinebeteiligung oder dem Stadtspaziergang

- Fehlende Querungshilfen (Dammtorstraße, Ludwig-Erhard-Straße),
- Rotlichtverstöße durch Kfz: Holstenwall, Ludwig-Erhard-Straße,
- Probleme an Schulwegen: Michelkreuzung, Hütten an Enckeplatz,
- Kfz-Hol- und Bringdienst Kurze Straße,
- Großneumarkt und Wexstraße: Belag und enge Gehwege,
- Überhöhte Geschwindigkeiten, z. B. Wexstraße, Neumayerstraße,
- Radfahrende: auf Gehwegen, auch bei durchlaufenden Radwegen z. B. Michelkreuzung und Ludwig-Erhard-Straße,
- Hoher Parkdruck und teils seltene Kontrollen (Peterstraße, Hütten).

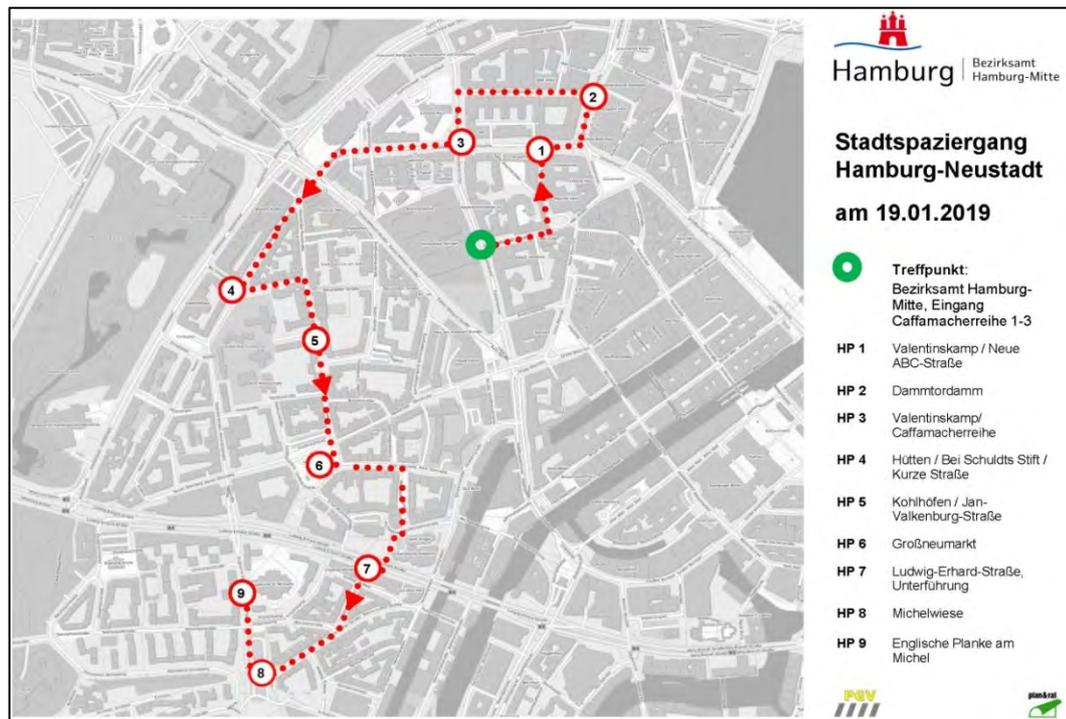


Abb. 4-3 Route Stadtspaziergang (Plangrundlage: Geoportal Hamburg, Quelle: PGV-Alrutz, plan&rat)



Abb. 4-4 Teilnehmende am Stadtspaziergang (Quelle: PGV-Alrutz, plan&rat)

Das Ergebnis des Stadtspaziergangs ist dokumentiert (s. dazu das Protokoll in Anlage 4.1).

4.4 Dialogforum

Nach der Vorstellung und Diskussion des Projektes auf der Stadtteilkonferenz Anfang Januar und der Durchführung des Stadtspaziergangs Mitte Januar für die

Quartiersbevölkerung wurde für die lokalen Akteure im Quartier Anfang Februar 2019 ein Dialogforum durchgeführt.

Ziel des Dialogforums war es, die relevanten Akteure und Multiplikatoren (z. B. Geschäftsleute, Vertreterinnen und Vertreter von Schulen, Senioreneinrichtungen, Interessenverbände, Vertreterinnen und Vertreter des Fachamtes Management des öffentlichen Raums Bezirksamt Hamburg-Mitte, der Stadtteilkonferenz sowie aktive Bürgerinnen und Bürger) einzubinden. Es sollten möglichst konkrete Ideen für Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Fußverkehr gemeinsam erarbeitet werden.

Die Teilnehmenden wurden persönlich per E-Mail (Verteiler der Stadtteilkonferenz) eingeladen.

Das Dialogforum hat am 06. Februar 2018 in der Zeit von 17.30 Uhr bis 21.00 Uhr im Bezirksamt Hamburg-Mitte stattgefunden. Teilgenommen haben 26 Personen.

Nach einem einführenden Vortrag zu Zielen der Fußverkehrsplanung allgemein und den konkreten Zielen und Leitlinien für das Fußverkehrskonzept (s. Kap. 2.2) wurden Netzkonzeption, Vorgehensweise bei der Mängelerhebung, wesentliche Mängel im Quartier und Handlungsansätze zur Behebung der Mängel vorgestellt.

Danach folgte die moderierte Arbeit an drei Thementischen:

- Tisch 1 „Netzkonzeption“,
- Tisch 2 „Rund um die Schulen“,
- Tisch 3 „Querungen von Hauptverkehrsstraßen“.

Anhand von Leitfragen hatten die Teilnehmenden Gelegenheit, Hinweise und Anregungen zu geben. Diese wurden auf Moderationskarten notiert. Mit Wechsel nach jeweils ca. 30 Minuten hatten alle Gelegenheit, sich zu jedem der drei Themen zu äußern.



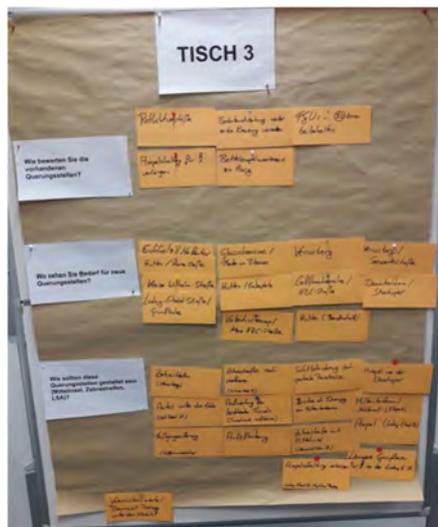


Abb. 4-5 Arbeit an den Thementischen (Auswahl der Ergebnisse, Quelle: plan&rat)

Wesentliche Ergebnisse

- Plausibilitätsprüfung des Netzes (Hinweise bezüglich der Einstufung in Fußwege 1. und 2. Ordnung und umgekehrt).
- Schleichwege und grüne Verbindungen sind in einer Karte verortet worden.
- Die Bereiche, wo im Quartier rund um die Schulen (Rudolf-Roß-Grundschule und Stadtteilschule am Hafen) falsch geparkt wird, wurden herausgearbeitet.
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen rund um die Schulen wurden als notwendig erachtet. Einrichtung als Tempo 20-Zone oder verkehrsberuhigter Bereich (Z 325 StVO). Vorgeschlagen wurde ein zweistufiges Vorgehen: Die erste Stufe sollte zeitlich vorgezogen die Kurze Straße, Kohlhöfen bis zum Großneumarkt umfassen, in einer folgenden zweiten Stufe dann Hütten, Neanderstraße, Markusstraße, Pilatuspool. Gewünscht wurden auch Aufpflasterungen in den Kreuzungsbereichen.
- Die Einrichtung einer Elternhaltestelle wurde befürwortet (mögliche Standorte: Enckeplatz bzw. Parkplatz vor dem Theater).
- An den bestehenden Überquerungsstellen wurden vor allem für den Fußverkehr ungünstige Signalschaltungen mit langen Warte- und kurzen Freigabezeiten benannt (z. B. Ludwig-Erhard-Straße/Zeughausmarkt, Ludwig-Erhard-Straße/Englische Planke), aber auch zu schmale und unzureichende Aufstellflächen.
- Der Fußverkehrstunnel unter der Ludwig-Erhard-Straße bietet ein eingeschränktes Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum, die Querung sollte möglichst ebenerdig erfolgen.

- Benennung von neuen Querungsstellen (z. B. Caffamacherreihe/ABC-Straße, Dammtordamm/Staatsoper, Hütten/Enckeplatz, Hütten/Kurze Straße, Ludwig-Erhard-Straße (Höhe Michel)).

Die Abschlussdiskussion stand unter der Leitfrage: Was sind die wichtigsten Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs in der Neustadt?

Die meisten Nennungen entfielen auf eine zusätzliche Überquerungsanlage über die Ludwig-Erhard-Straße in Höhe Michel. Weitere wichtige Maßnahmen sind eine bessere Zugänglichkeit des Großneumarktes, mehr Flächen für den Fußverkehr in Bereichen mit Außengastronomie (z. B. Michaelisbrücke) sowie eine bessere Zugänglichkeit des Alsterwanderweges.

Die Ergebnisse des Dialogforums sind dokumentiert (s. dazu das Protokoll in Anlage 4.2).

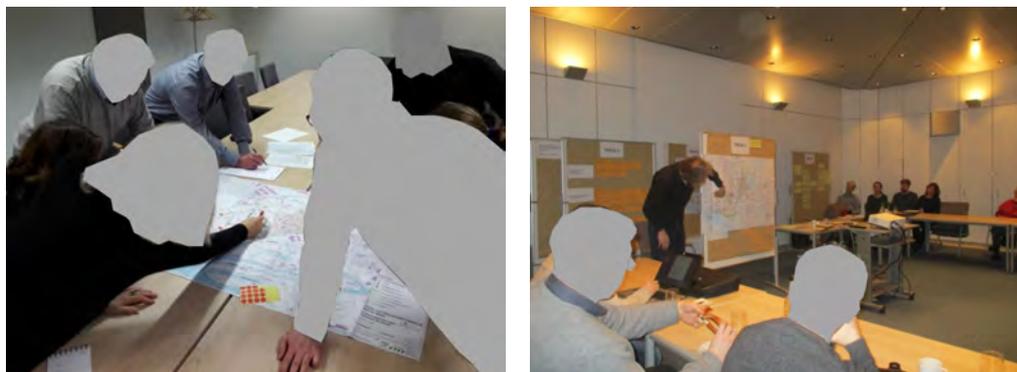


Abb. 4-6 Arbeit an den Thementischen und Präsentation der Ergebnisse im Plenum (Quelle: plan&rat)

4.5 Stadtteilkonferenzen

Die Stadtteilkonferenz ist ein etabliertes Gremium der in der Neustadt ansässigen Einrichtungen. Die Stadtteilkonferenz¹⁸ setzt sich aus den Vertreterinnen und Vertretern aller Einrichtungen der Neustadt zusammen. So nehmen z. B. die ansässigen Schulen, Kindergärten, Beratungsstellen, Hilfseinrichtungen und Kirchengemeinden an der Stadtteilkonferenz teil. Sie besteht seit vielen Jahren. Ziel der Stadtteilkonferenz ist es, Informationen, Meinungen und Vorschläge zwischen den Einrichtungen und Institutionen auszutauschen und zu koordinieren. Die Stadtteilkonferenz hat in ihrem Beschluss vom 16. Oktober 2018 eine Beteiligung bei der Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes gewünscht.

Beschluss: Die Stadtteilkonferenz beschließt, dass die Bezirkspolitik und die Bezirksverwaltung aufgefordert wird, bei der kommenden Erstellung eines „Fußverkehrskonzeptes für die Neustadt“ eine Bürgerbeteiligung unter der aktiven

¹⁸ <https://grossneumarkt-fleetinsel.de/stadtteilkonferenz/>

Mitwirkung der Stadtteilkonferenz und der Bürgerinnen und Bürger in die Vergabe an das Planungsbüro mit aufnimmt.

Im Rahmen der Bearbeitung wurde das Fußverkehrskonzept auf zwei Stadtteilkonferenzen vorgestellt und mit den Teilnehmenden diskutiert. Die erste Stadtteilkonferenz hat am 19.01.2019 stattgefunden, die zweite am 04.06.2019.

Stadtteilkonferenz am 19.01.2019

An der Stadtteilkonferenz im Jugend- und Kulturzentrum (Jukz) am Stintfang haben 33 Personen teilgenommen. Neben der Vorstellung des geplanten Umbaus des Holstenwalls durch den LSBG war das Fußverkehrskonzept der Hauptpunkt der Veranstaltung.

Zu Beginn stand ein einführender Vortrag. Erläutert wurden vom Planungsteam die zu bearbeitenden Bausteine des Fußverkehrskonzeptes, die wesentlichen Ziele und Inhalte einer Fußverkehrsförderung und Hinweise, was ein fußverkehrsfreundliches Quartier ausmacht. Abschließend wurden Ziele und Leitlinien für das Fußverkehrskonzept vorgestellt (s. Kap. 2.2).

In der anschließenden Arbeitsphase wurden die Teilnehmenden gebeten, auf einem Formblatt Probleme, Konflikte und Mängel im Fußverkehrsnetz zu benennen. Die sich anschließende Vorstellung der wesentlichen Mängel seitens der Teilnehmenden und das Festhalten auf der Moderationstafel diente dazu, für alle einen Überblick über die wesentlichen Probleme zu bekommen.

Wesentliche Mängelnennungen

- Es fehlen Querungsstellen oder sie sind an der falschen Stelle,
- Querungsstellen an „kleinen Kreuzungen“ sind oft zugeparkt,
- Großneumarkt mehr Platz ermöglichen für Außengastronomie (statt Parkplätzen und Fahrbahn),
- Trennung Fuß- und Radverkehr gewünscht,
- Kinder können nicht radeln, da Gehwege zu schmal und zu stark genutzt werden,
- Ampelphasen für Fußverkehr verlängern, Straßenquerung in einem Zug ermöglichen,
- Geringere Kfz-Geschwindigkeiten (z. B. Wexstraße),
- Ost-West-Straße Trennung/Unterführung aufheben,
- Außengastronomie stört auf Gehwegen (z. B. Ditmar-Koel-Straße),

- Fehlende Parkraumkontrollen südliche Neustadt: Wunsch nach Parkraumkonzept,
- Konzept für Obdachlose notwendig (Tagesaufenthalte),
- Gesamtkonzept für alle Verkehrsarten erstellen.

Die Ergebnisse der Stadtteilkonferenz vom 19.01.2019 sind dokumentiert (s. dazu das Protokoll in Anlage 4.3). Die Mängelnennungen sind orts- und themenbezogen zusammengefasst worden und bildeten eine wichtige Grundlage für die anschließende Mängelanalyse (s. Kap. 5.1).



Abb. 4-7 Teilnehmende an der Stadtteilkonferenz (Quelle: plan&rat)

Stadtteilkonferenz am 04.06.2019

Auf der Stadtteilkonferenz wurden die entsprechenden Maßnahmenvorschläge vorgestellt.

In einem einführenden Vortrag wurde neben dem Arbeitsprogramm zur Erarbeitung des Fußverkehrskonzeptes, den Zielen und Leitlinien und den Qualitätsstandards, die die Grundlage für die Mängelanalyse bilden, auch die wesentlichen Ergebnisse der

Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt. Die Unfallanalyse und der hierarchisierte Netzplan mit Fußwegen 1. und 2. Ordnung wurden präsentiert.

Die vorgestellten Maßnahmenbereiche umfassten

- Anlage neuer Querungsstellen und die Verbesserung bestehender Querungsstellen (Valentinskamp, Kaiser-Wilhelm-Straße Höhe Eingang Bezirksamt, Caffamacherreihe nördlich ABC-Straße, Ludwig-Ehrhard-Straße Höhe Michel),
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen rund um die Rudolf-Roß-Grundschule (Neugestaltung Kreuzung Hütten/Kurze Straße, Wegfall von Parkständen, Einbahnstraße in Hütten im nördlichen Abschnitt),
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen rund um den Großneumarkt.

Wesentlicher Diskussionspunkt waren die Maßnahmen in der Wexstraße, auf die zuvor in Medien hingewiesen wurde, und die möglichen Folgen einer Sperrung für die Nachbarstraßen. Kontrovers diskutiert wurde u. a. das unterstellte besondere Interesse von Geschäftsleuten und Gastronomen an der in die Diskussion gebrachten zeitlichen Sperrung der Wexstraße, z. B von 11.00 bis 22.00 Uhr. Kritisch angemerkt wurden u. a. mögliche Verlagerungen von Schleichverkehren in die Brüderstraße und ggf. sogar in die besonders empfindliche Markusstraße. Deutlich wurde, dass die zeitweise Sperrung weitere Überlegungen benötigt, um negative Folgen an anderen Stellen zu vermeiden.

4.6 Online-Präsenz

Für die Kommunikation mit der Bürgerschaft der Neustadt, zur Unterstützung der Bürgerinformation und -beteiligung und der Prozessdokumentation wurde für das Projekt eine externe Internetseite vorgehalten. Diese wurde vom Planungsbüro erstellt und betreut. Die Webseite ging im Dezember 2018 online und war bis Ende 2019 einsehbar. Unter der URL <https://zu-fuss-in-hamburg-neustadt.de> (nicht mehr online verfügbar) wurden die Besucherinnen und Besucher mit Informationen zum Projekt, Terminen, aktueller Berichterstattung sowie Bildern und Dokumenten zum Download auf dem Laufenden gehalten.

Die Ergebnisse stehen dauerhaft unter www.hamburg.de/mitte/strassenbau-und-verkehr/11970912/beteiligung-fussverkehrs-konzept-neustadt/ zur Verfügung.



Abb. 4-8 Startseite der Internetpräsenz zum Fußverkehrskonzept

Die Seite wurde nicht zusätzlich beworben. Auf den Seiten der damaligen Online Beteiligung (nicht mehr online) wurde auf diese Seiten verlinkt. Die Ankündigungsplakate für den Stadtspaziergang waren mit einem QR-Code versehen und führten zur Webseite.

Auswertung der Besuche

Ausgewertet wurden die Besuche, die Seitenaufrufe und die Aktionen.

Zur Erläuterung: Im Monat Januar 2019 wurden bei 475 Besuchen insgesamt 1.813 Seiten aufgerufen, wobei insgesamt 9.844 Aktionen getätigt wurden (z. B. Bild anklicken, Link anklicken, Download usw.)

Monat	Besuche	Seitenaufrufe	Aktionen	Seiten pro Besuch	Aktionen pro Besuch
Dezember	194	3.211	11.219	16,6	57,8
Januar	475	1.813	9.844	3,8	20,7
Februar	326	490	2.840	1,5	8,7
März	370	752	3.291	2,0	8,9
April	474	783	3.307	1,7	7,0
Mai	806	1.108	4.390	1,4	5,4
Juni	911	1.038	6.915	1,1	7,6
gesamt	3.556	9.195	41.806		
Durchschnitt	508	1.314	5.972	4,0	16,6

Tab. 4-1 Besuche, Seitenaufrufe und Aktionen auf der Webseite

Auswertung nach Phasen

Die Analyse der Besuche, Seitenaufrufe und Aktionen lässt drei Projektphasen erkennen: Beginn, Mitte und Abschluss.

Zahlen pro Phase – Durchschnitt pro Monat

Monat 2018 / 2019	Besuche	Seitenaufrufe	Aktionen	Seiten pro Besuch	Aktionen pro Besuch
Dez/Jan	335	2.512	10.532	10,2	39,3
Feb-Apr	390	675	3.146	1,7	8,2
Mai/Jun	859	1.073	5.653	1,3	6,5

Tab. 4-2 Besuche, Seitenaufrufe und Aktionen nach Projektphasen

Zu Beginn (Dezember 2018 / Januar 2019) fanden relativ wenige Besuche statt, bei denen die Besucherinnen und Besucher jedoch auf vielen Seiten unterwegs waren (Durchschnitt: 10 Seiten) und viele Aktionen tätigten (39,3 im Durchschnitt).

Dies ist u. a. darauf zurück zu führen, dass die Beteiligten sich in der Aufbauphase häufig und ausgiebig auf den Seiten aufhielten.

Im mittleren Zeitraum des Projektes (Februar bis April 2019) wurden die Besuche mehr, die Seitenaufrufe pro Besuch gingen auf ein normales Maß zurück, ebenso die Aktionen (1,7 Seiten pro Besuch und 8,2 Aktionen im Durchschnitt). Besuchende fanden jetzt gezielt die gewünschten Seiten und führten ihre Aktionen geplant zum Ziel (Termin finden, Protokoll einsehen, etc.).

In den letzten beiden Monaten stieg die Besucherzahl stark an, erreichte im Durchschnitt 859 und damit mehr als das Doppelte im Vergleich zum Durchschnitt der Vormonate.

Der Anstieg steht im zeitlichen Zusammenhang mit der Medienberichterstattung im Vorfeld und der Stadtteilkonferenz am 4. Juni 2019, über die sich Besucher der Webseite informieren konnten. Die auf der Stadtteilkonferenz präsentierten Ergebnisse können auf den Webseiten nachgelesen und auch heruntergeladen werden.

Die Seitenaufrufe gingen in den letzten beiden Monaten auf 1,3 im Durchschnitt zurück und die Aktionen erreichten im Durchschnitt nur noch 6,5.

5 Mängelanalyse im Hauptfußverkehrsnetz

5.1 Methodik und Durchführung

Systematische Ortsbegehungen wurden ausschließlich für das Fußwegenetz 1. Ordnung vorgenommen. Weiterhin wurden bestimmte Stellen, die in der Unfallanalyse oder Bürgerbeteiligung auffällig waren, näher betrachtet. Dabei wurde der Bestand auch fotografisch dokumentiert und Abweichungen von den angestrebten Standards notiert.

5.2 Positive Qualitäten des Netzes

Im nordöstlichen Teil der Neustadt, der als Teil der Innenstadt einzuordnen ist, bestehen attraktive Fußwege, wie die breite Promenade am Jungfernstieg, dessen breiter Gehweg auf der bebauten Seite und die zahlreichen breiten Gehwege und vereinzelte Fußverkehrszonen im Passagenviertel und an den Colonnaden. In den Wohngebieten bestehen vom Kfz-Verkehr vollkommen freie Wegverbindungen, wie die Neustädter Straße oder der namenlose Weg von der Markusstraße zur Neanderstraße. Hinzu kommen Fußverkehrszonen wie die Steinweg- und die Michaelispassage und die Peterstraße.

Abseits der Hauptverkehrsstraßen ist die Lärm- und Abgasbelastung durch Kfz vergleichsweise gering, da z. B. in der südwestlichen Neustadt etliche autofreie Wohnwege bestehen. Zwischen Schaarsteinweg, Englischer Planke, Ludwig-Erhard-Straße und Herrengrabenfleet besteht ein Wohngebiet, dessen Straßen aufgrund der Netzgestaltung fast ausschließlich von Anliegern befahren wird.

5.3 Typische Mängel – prototypische Maßnahmen

5.3.1 Barrierefreie Gestaltung von Knotenpunkten, Querungsstellen und Haltestellen sowie Radwegen

Die Ausrüstung mit tastbaren Vibrationsgebern an Lichtsignalanlagen wurde an den Fußwegen 1. Ordnung überprüft. An zahlreichen Signalanlagen bestehen noch keine Vibrationstaster,¹⁹ z. B. am Johannes-Brahms-Platz. An etlichen anderen Lichtsignalanlagen sind hingegen Vibrationstaster in Betrieb, z. B. am Stephansplatz.

Am Stephansplatz sind allerdings wie in fast allen anderen Knotenpunkten bisher keine taktilen Elemente eingebaut. Diese bestehen nur in wenigen Bereichen, die in jüngerer Zeit barrierefrei ausgebaut worden, z. B. am Knotenpunkt Valentinskamp / Caffamacherreihe. Die PLAST 10, die diese Gestaltung verbindlich eingeführt hat, wurde im Mai 2012 veröffentlicht, so dass seitdem alle neu begonnenen Planungen

¹⁹ PLAST 10, 2012, S. 4/1: „An Lichtsignalanlagen sind grundsätzlich zusätzliche akustische Signale vorzusehen.“

und solche, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht zu weit fortgeschritten waren,²⁰ diesem Standard entsprechen sollten.



Abb. 5-1 Taktile Elemente am Knotenpunkt Valentinskamp / Caffamacherreihe (links); Vibrationstaster am Knotenpunkt Stephansplatz (rechts. Quelle: PGV-Alrutz)



Abb. 5-2 Taktile Elemente am Radweg am Knotenpunkt Ludwig-Erhard-Straße/ Englische Planke (links); je nach Lichtverhältnissen kaum wahrnehmbarer Unterschied zwischen Gehweg und Radweg, Ludwig-Erhard-Straße (rechts. Quelle: PGV-Alrutz)

Nach dem derzeit in Hamburg vorgesehenen Vorgehen sollen taktile Leitelemente jeweils bei aus anderem Anlass anstehenden Neu- und Umbauten angewendet werden. Nach diesem Vorgehen wird es noch sehr lange dauern, bis das Fußwegenetz 1. Ordnung komplett barrierefrei gestaltet ist. Es wird empfohlen, neben den unabhängig vom Fußverkehrskonzept geplanten Maßnahmen (z. B im Rahmen des Veloroutenausbaus oder der Busbeschleunigung) insbesondere signalisierte Knotenpunkte und Querungsstellen an stärker befahrenen Straßen kurz- und mittelfristig nachzurüsten. Anzustreben ist dafür ein eigenes Bauprogramm. Für die

²⁰ Auszug aus dem Einführungsschreiben: „Die PLAST 10 ist für alle neuen Bau- und Planungsmaßnahmen anzuwenden. Eine Umbaupflicht für bestehende Straßenräume löst Sie nicht aus, solange diese nicht verändert oder Grundinstandsetzungen durchgeführt werden.“

Prioritätenbildung kann die Nähe zu bereits barrierefrei gestalteten S- und U-Bahnhöfen und Bushaltestellen als bedeutsames Kriterium mit einbezogen werden.

5.3.2 Signalisierte Knotenpunkte

An einigen Kreuzungen sind nur drei von vier Knotenarmen, an einigen Einmündungen nur zwei von drei Knotenarmen mit Fußverkehrsfurten ausgerüstet. Am Knotenpunkt Valentinskamp / Caffamacherreihe ist eine Nachrüstung absehbar infolge des Umbaus Valentinskamp im Rahmen des Veloroutenausbaus. An der Einmündung Millerntordamm / Holstenwall / Ludwig-Erhard-Straße war eine Brücke als Verbindung von Wallanlagen zum Alten Elbpark in der Diskussion die inzwischen aus Kostengründen verworfen wurde. Bei den drei Einmündungen am Jungfernstieg sind die Umwege und Wartezeiten in einem verträglichen Verhältnis, so dass eine Nachrüstung des jeweils dritten Knotenarms verzichtbar ist.



Abb. 5-3 Teils stark abgefahrene Fußverkehrsfurt Ludwig-Erhard-Straße/ Englische Planke (links. Quelle: PGV-Alrutz)

Außerdem sind zahlreiche Knotenpunkte bisher nicht barrierefrei ausgebaut, oft bestehen auch keine taktilen Signalgeber. Akustische Signalgeber sind nirgendwo im Stadtteil vorhanden. An zahlreichen Knotenpunkten sind die Markierungen der Fußverkehrsfurten abgängig, so dass eine Nachmarkierung empfohlen wird. Weitergehend wird empfohlen, die Intervalle für Nachmarkierungen zu verkürzen. Im Verhältnis zur sicherheitssteigernden Wirkung gut erkennbarer Markierungen sind die Kosten verhältnismäßig gering.

5.3.3 Andere Querungsstellen

Neben den Maßnahmen zur Barrierefreiheit, die auch an Fußgängerüberwegen im Bestand erforderlich sind und teils abgängigen Furtmarkierung an Fußverkehrs-LSA sind hier ausreichende Sichtbedingungen regelmäßig sicherzustellen. Neben wucherndem Grün, das in der Neustadt kaum auffällig war, können dies falsch parkende Kfz sein, aber auch im Tagesbetrieb regelmäßig wieder auftretende Sichtprobleme z. B. durch abgestellte Müllcontainer.



Abb. 5-4 Sichtbehinderung auf Fußgängerüberweg, hier durch Müllcontainer für Kfz in der Gegenrichtung durch Lieferfahrzeug, Englische Planke (links); glatter Fahrbelag an Querungsstelle über einmündende gepflasterte Fahrbahn, Kohlhöfen/ Brüderstraße (rechts. Quelle: PGV-Alrutz)

5.3.4 Schleichverkehre im Kfz-Verkehr

Gerade aus den Beteiligungsverfahren gab es mehrfach Hinweise darauf, dass in bestimmten Straßen Kfz-Verkehr unterwegs ist, der die Straßen nur als Schleichverkehr nutzt. Dies betrifft insbesondere die Straßenzüge

1. Wexstraße – Großneumarkt, Neanderstraße
2. Hütten, Neanderstraße mit Zufahrten über Pilatuspool, Bei Schuldts Stift oder Enckeplatz
3. Zeughausmarkt, Neumayerstraße, Venusberg, Neustädter Neuer Weg
4. Zeughausmarkt, Neumayerstraße, Seewartenstraße sowie
5. Neustädter Neuer Weg, Ditmar-Koel-Straße und / oder Brauerknechtgraben

Nur bei den letzten beiden Fahrbeziehungen (4, 5) sind Schleichverkehre in beiden Fahrrichtungen angesprochen worden. Bei den oberen drei Verbindungen (1, 2, 3) sind infolge von Einbahnstraßen-Regelungen die Strecken nur in der aufgeführten Reihenfolge zu befahren. Kfz-Schleichverkehre nutzen diese Verbindungen, um längere Strecken im Netz der Hauptverkehrsstraßen abzukürzen oder Zeitgewinne zu erzielen, indem stauanfällige Strecken oder mehrere signalisierte Knotenpunkte umfahren werden können. Das (zweitweise) erhöhte Kfz-Aufkommen führt zu Belästigungen durch Lärm, besonders bei Pflasterstrecken wie Wexstraße und Neanderstraße und im Einzelfall zu Erschwernissen oder Gefährdungen bei der Fahrbahnquerung wie z. B. der Neanderstraße nahe dem Enckeplatz.

Die Verbindung über Kurze Straße bzw. Kohlhöfen zu Poolstraße und Pilatuspool wurde ebenfalls benannt. Hier erscheint dem Gutachter allerdings nicht so offensichtlich wie bei den oben genannten, in welcher Fahrbeziehung diese Strecke für den Kfz-Verkehr Vorteile bringen soll. Eine Umfahrung der Lichtsignalanlage am

Johannes-Brahms-Platz scheint hier mit einem großen Umweg verbunden, vom Großneumarkt kommender Verkehr kann nur von der Wexstraße kommen, so dass auch hier kaum ein Vorteil für Schleichverkehre erkennbar ist.

Gegen Kfz-Schleichverkehre sind die typischen Maßnahmen der Verkehrsberuhigung möglich, wie sie in der südöstlichen Neustadt bereits erfolgreich eingesetzt werden. Sowohl Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr, je nach Lage im Netz auch gegenläufige Einbahnstraßen wie auch Unterbrechungen im Kfz-Netz (wie z. B. im südlichen Herrengraben) führen zur Unmöglichkeit, das zu beruhigende Gebiet zu durchfahren, oder zumindest zu einer sehr deutlichen Attraktivitätsminderung. In der Folge ist das Kfz-Aufkommen in diesen Straßen sehr gering.

Ein entsprechendes Kfz-Führungskonzept für die betroffenen Bereiche der Neustadt ist sinnvoll, kann aber im Rahmen dieses Fußverkehrskonzepts nicht entwickelt und abgestimmt werden. Für den Bereich Wexstraße wurde der Vorschlag einer (zeitweisen) Sperrung im Rahmen der Beteiligung in die Diskussion gebracht. An diesem Beispiel wird deutlich, dass dazu eine genauere Planung und intensive Bürgerbeteiligung erforderlich ist, um negative Folgen in benachbarten Bereichen zu vermeiden. Eine Sperrung der Durchfahrt im Kfz-Verkehr nur im zentralen Bereich der Wexstraße gleich östlich des Großneumarkts würde zu einer Verlagerung in die Brüderstraße und ggf. auch die Markusstraße führen. Bei einer Unterbrechung zwischen Rademachergang und Brüderstraße ist als Einstieg in ein Taschenkonzept denkbar: die Ausfahrt aus dem Gebiet ist nur möglich in der Nähe der Zufahrt zum Gebiet. Die Zufahrt zu diesem Teil der Wexstraße und der Brüderstraße ist dann allerdings nur auf längeren Wegen möglich.

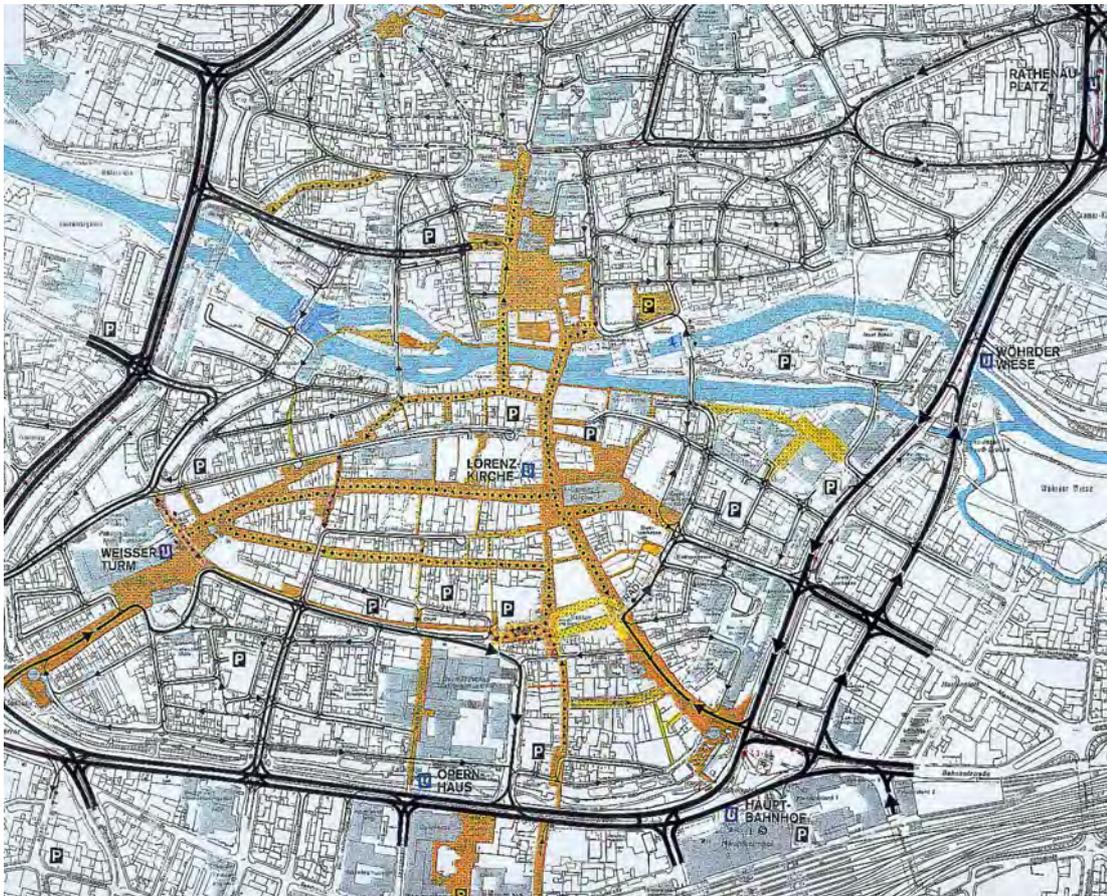


Abb. 5-5 Darstellung eines Taschenkonzepts: Kfz-Verkehr kann das Gebiet nicht durchfahren, da Fußverkehrszonen die Straßen unterbrechen. Kfz müssen zurück zur Ringstraße
(Quelle: Stadt Nürnberg 2019
www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/fussgaengerzonen.html)

5.4 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung

Bei der Betrachtung des Unfallgeschehens wurden die polizeilich gemeldeten Fußverkehrsunfälle im Stadtteil Hamburg-Neustadt aus den Jahren 2013 bis 2017 zugrunde gelegt. Weiterhin wurden Erkenntnisse aus den vertiefenden Untersuchungen des Unfallgeschehens auf der gleichen Datengrundlage in der Studienarbeit von Johannes Veuskens, TU Braunschweig, mit einbezogen, die auch bei den Maßnahmenvorschlägen zu Rate gezogen wurde.

Unfallaufkommen

Ausgewertet durch die Verkehrsdirektion der Polizei Hamburg wurden die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden in den Ortsteilen 105, 106, 107 und 108 (Hamburg-Neustadt) im Zeitraum 01.01.2013 bis 31.12.2017. Im Betrachtungszeitraum 2013-2017 wurden im Stadtteil Neustadt 191

Fußverkehrsunfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden polizeilich erfasst. In Abb. 5-6 sind diese Unfälle verortet.

Dabei wurden zwei zu Fuß Gehende getötet, 33 schwer- und 103 leichtverletzt. Daneben wurden 5 Fahrzeugführer (davon drei Radfahrende) schwer- und 55 leichtverletzt, davon 32 Radfahrende.

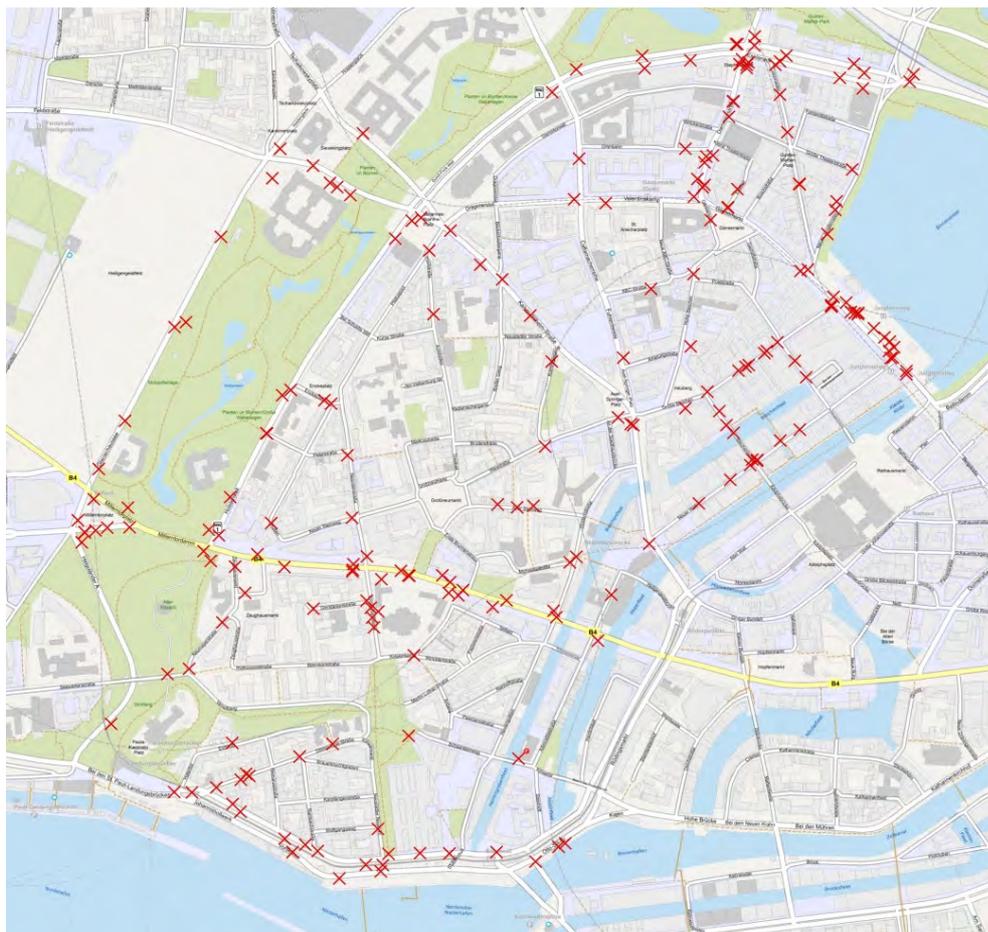


Abb. 5-6 Übersichtskarte der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung in Hamburg-Neustadt (2013-2017) (Quelle Kartengrundlage: Geoportal Hamburg)

Die jährliche Anzahl der Unfälle schwankt im 5-Jahres-Zeitraum leicht und liegt zwischen 45 (2013) und 30 (2016) polizeilich gemeldeten Fußverkehrsunfällen pro Jahr (Abb. 5-7).

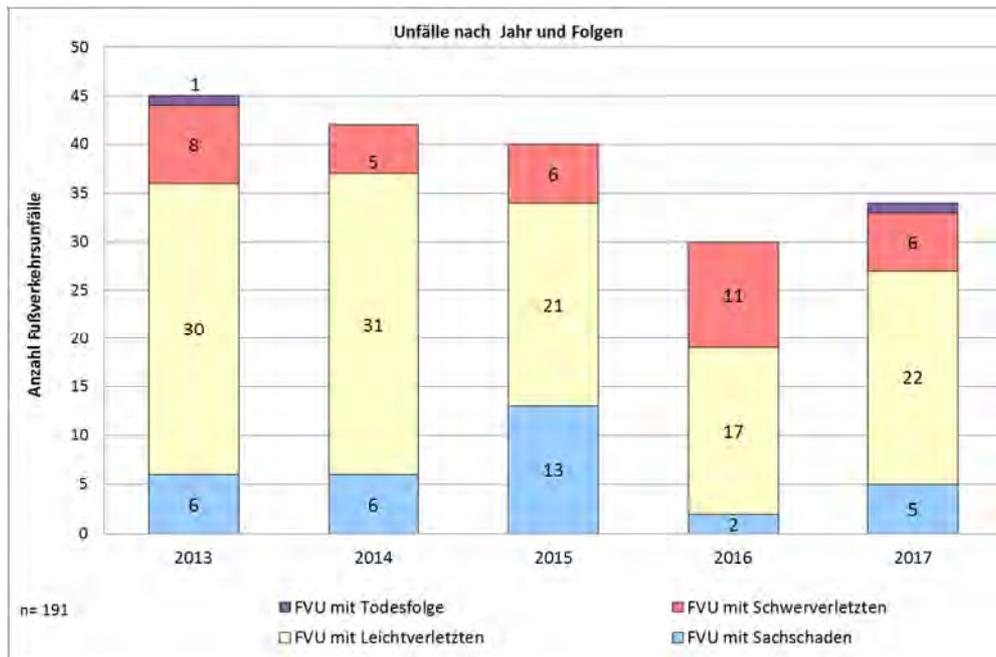


Abb. 5-7 Anzahl Fußverkehrsunfälle (FVU) in Hamburg-Neustadt nach Unfallkategorien (2013-2017. Quelle: Veuskens/PGV-Alrutz)

Bei insgesamt 191 Unfällen ereigneten sich zwei mit Todesfolge, 36 mit schweren Verletzungen und 121 mit leichten Verletzungen. Bei 32 Unfällen blieb es beim Sachschaden. Die schweren Unfallfolgen und die weit überwiegende Zahl der leichtverletzten sind den zu Fuß gehenden zuzuordnen. Nur vereinzelt verletzten sich Pkw-Fahrer, Busfahrgäste oder Radfahrende bei Unfällen mit zu Fuß Gehenden.

Die Betrachtung des 5-Jahres-Zeitraums legt eine sinkende Tendenz der Unfallzahlen nahe. Von 45 Unfällen in 2013 sanken die Unfallzahlen auf 34 Unfälle im Jahr 2017. Aufgrund der insgesamt geringen Unfallzahlen und der Kürze des Betrachtungszeitraums ist dies jedoch nur vorsichtig als „Trend“ zu bezeichnen.

Hinzuweisen ist an dieser Stelle auf die sehr hohe Dunkelziffer bei Fußverkehrsunfällen (wie auch bei Radverkehrsunfällen) ohne, aber auch mit Verletzungsfolgen, da gerade diese Unfälle oft nicht der Polizei gemeldet werden. Reine Fußverkehrsunfälle werden nach dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz nicht in die Statistik aufgenommen.²¹ Alleinunfälle von oder Unfälle zwischen zu Fuß Gehenden untereinander können demnach zwar grundsätzlich polizeilich aufgenommen werden, um z. B Haftungsfragen zu klären, etwa bei unzureichender Glättebekämpfung, gehen aber nicht in die Unfallstatistik ein.

²¹ Dort § 1: „Über Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind, wird laufend eine Bundesstatistik geführt.“

Unfallgegner

Bei den insgesamt 191 Fußverkehrsunfällen war 111mal ein Pkw der Unfallgegner (58 %). Weitere 50 Unfälle ereigneten sich zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden (26 %). Weitere absolute Unfallzahlen nach Unfallgegner zeigt Abb. 5-8.

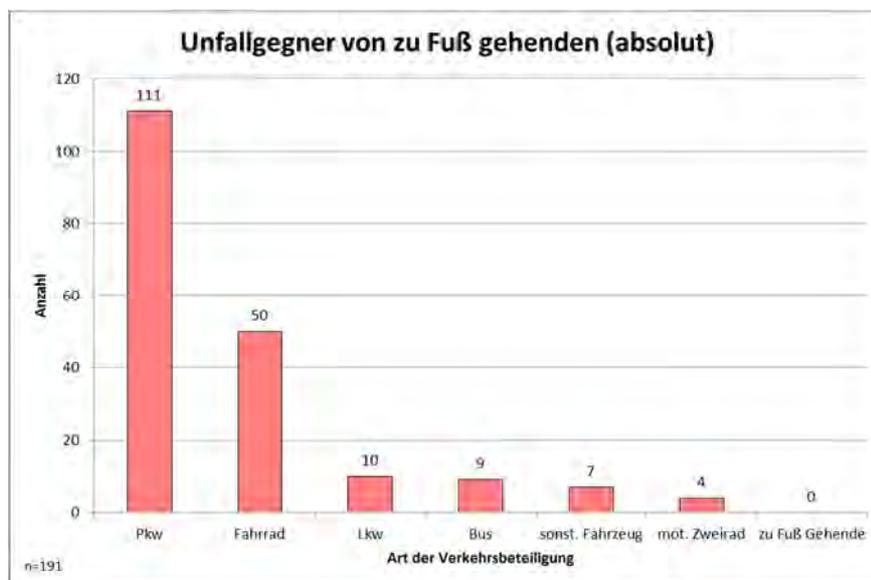


Abb. 5-8 Unfallgegner von zu Fuß Gehenden (2013-2017. Quelle: Veuskens/PGV-Alrutz)

Der Radverkehr ist mit Abstand der zweithäufigste Unfallgegner für zu Fuß Gehende. Die vertiefte Unfallanalyse der Studienarbeit von Herrn Veuskens offenbarte, dass allein sieben Unfälle zwischen Fuß- und Radverkehr am Jungfernstieg auf dem Radweg auf der Binnenalsterseite passierten. Hamburg hat in diesem Bereich bereits Planungen für einen Radfahrstreifen begonnen, um den Radverkehr künftig statt im Seitenraum auf Fahrbahnniveau zu führen. Weitere vier Fußverkehrsunfälle mit Radverkehrsbeteiligung geschahen an der Gefällestrecke des Radwegs der Ludwig-Erhard-Straße nördlich des Michels, z.T. im Zusammenhang mit Sichtbehinderungen an den Ausgängen des dortigen Fußverkehrstunnels. Hierfür sind bisher außer Hinweisschildern keine Maßnahmen bekannt. Somit kann die Bedeutung des Radverkehrs als Unfallgegner von zu Fuß Gehenden zwar herabgestuft werden, da 11 von 50 Unfällen an nur zwei Stellen geschahen. 39 weitere Unfälle zwischen zu Fuß gehenden und Radfahrenden erscheinen für vier Jahre dennoch als relativ viel für einen eher kleinen Stadtteil.



Abb. 5-9 Hinweisschild auf Radverkehr am Tunnelausgang, Ludwig-Erhard-Straße (Quelle: PGV-Alrutz)

Wer seitens der Polizei als Hauptverursacher des Unfalls eingestuft wurde, ist Abb. 5.10 zu entnehmen. Während bei Unfällen mit sonstigen Fahrzeugen diese deutlich öfter nicht die Hauptverursacher waren (1 von 7), ist der Unterschied bei anderen Arten der Verkehrsbeteiligung nicht so groß.

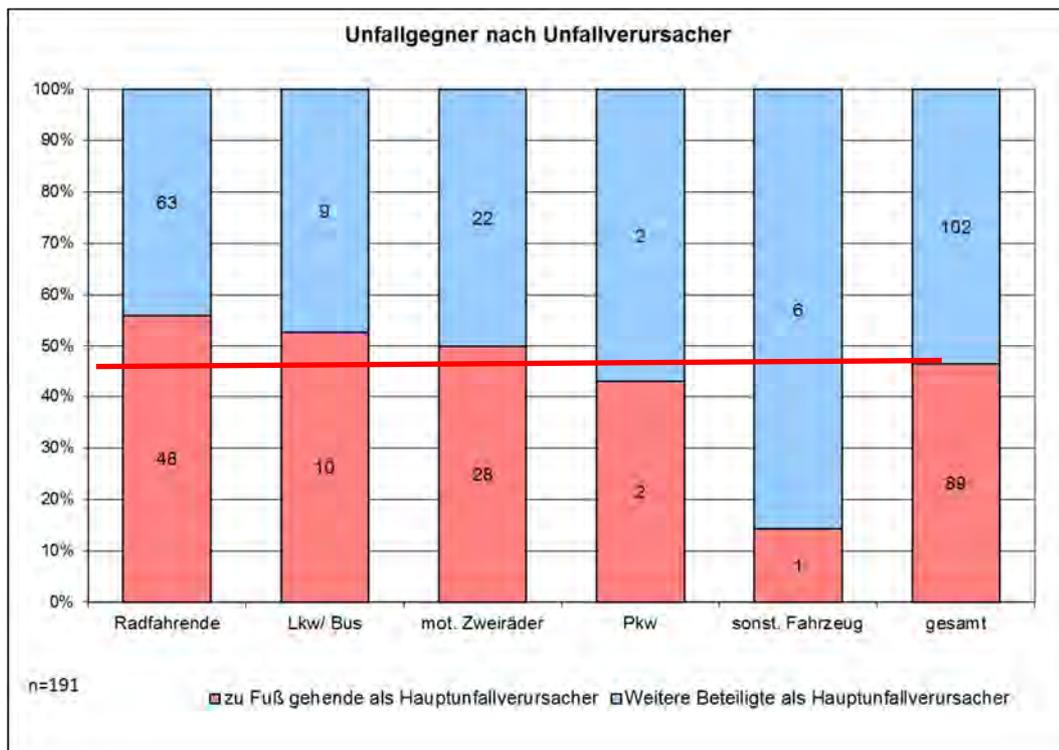


Abb. 5-10 Anteile der Verkehrsmittel als Unfallverursacher bei Fußverkehrsunfällen (2013-2017. Quelle: Veuskens/PGV-Alrutz)

Bei der Betrachtung der Unfälle mit Pkw fällt auf, dass zu Fuß Gehende nur in 43 % aller Fälle als Hauptverursacher bewertet wurden. Hingegen sind zu Fuß Gehende bei Unfällen mit Radfahrenden mit 56 % als Hauptverursacher bewertet worden. Die Gesamtbetrachtung zeigt jedoch, dass in knapp der Hälfte der Fälle (47 %) die zu Fuß gehende Person als Hauptverursacher bewertet wurde.

Unfallzeiten

Bei der Auswertung der Unfallzeitpunkte sind bei der Tagesganglinie eine morgendliche Spitze zwischen acht und neun Uhr zu erkennen sowie eine erkennbare nachmittägliche Spitzenstunde zwischen 15-18 Uhr (Abb. 5-11).

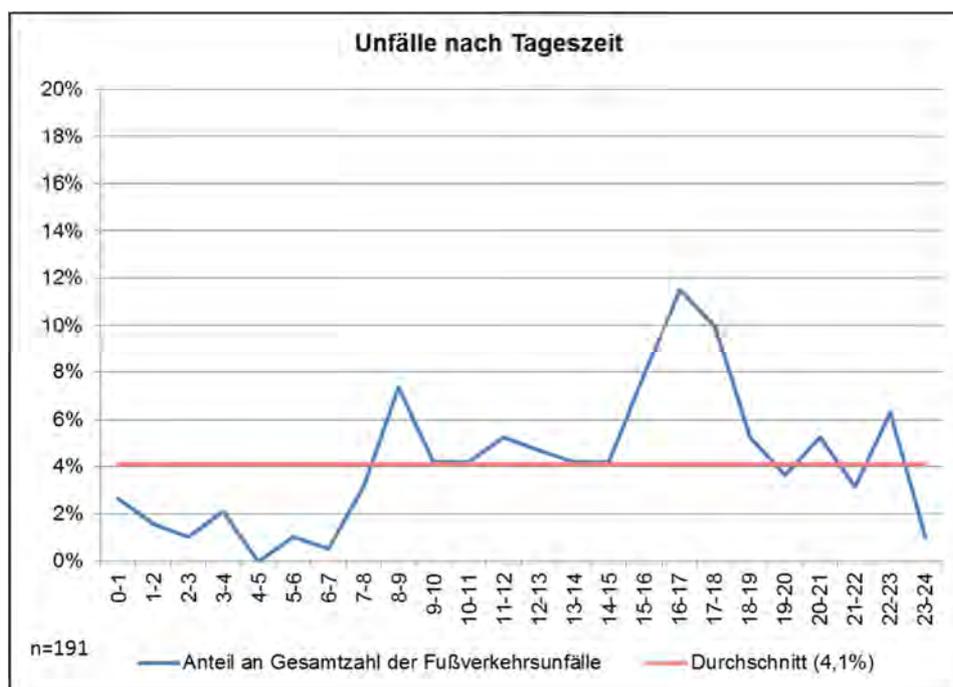


Abb. 5-11 Tagesganglinie aller Fußverkehrsunfälle in Hamburg-Neustadt (2013-2017. Quelle: Veuskens/PGV-Alrutz)

Da es sich bei dem Analysegebiet um innenstädtische Geschäftsbereiche mit hohen Arbeitsplatzzahlen handelt, könnte der nachmittägliche Anstieg der Unfallzahlen mit dem Berufsverkehr, aber auch der erhöhtem Fußverkehrsaufkommen beim Einkauf zusammenhängen.

Die Mittagsstunden fallen nicht negativ auf, obwohl in einigen Straßen gerade dann ein sehr hohes Fußverkehrsaufkommen besteht.

Die Wochenganglinie in Abb. 5-12 zeigt einen Rückgang des Unfallgeschehens zum Wochenende. Die meisten Unfälle passierten aber an Samstagen (17 %). Auch diese Verteilung könnte mit dem Einkaufsverhalten im Analysegebiet zusammenhängen, denn Samstage sind umsatzstark.

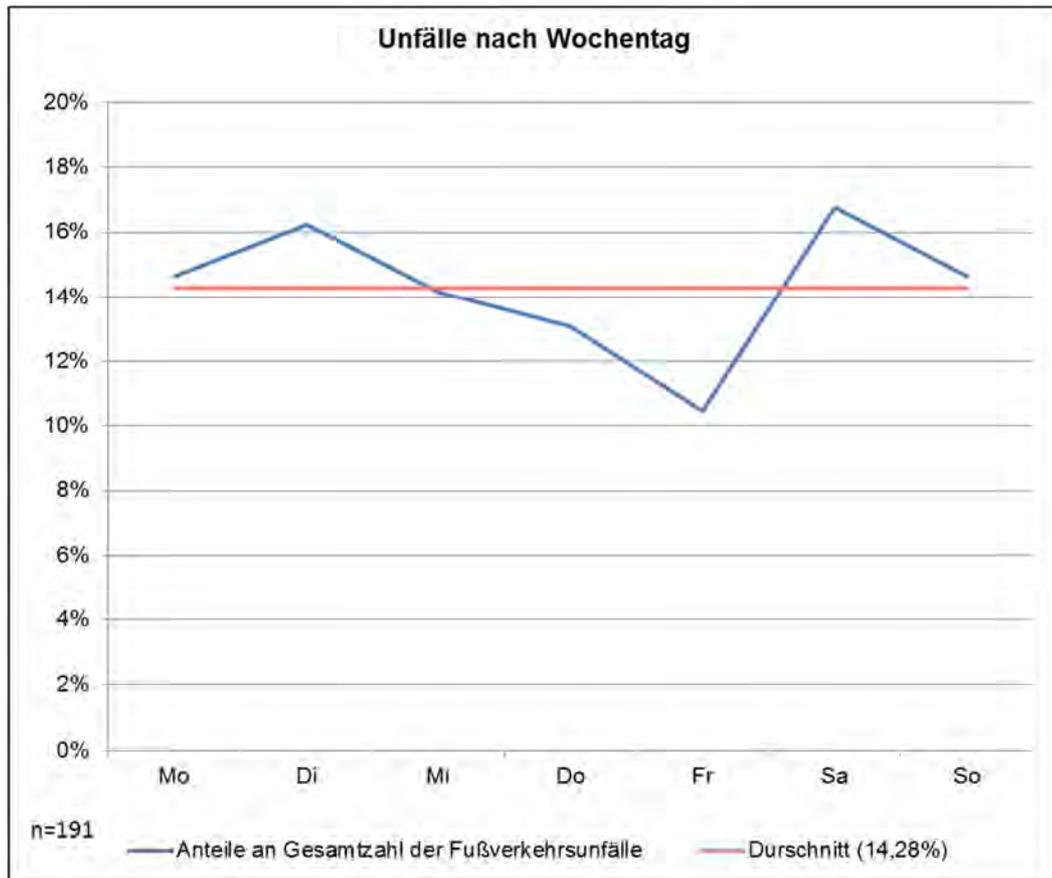


Abb. 5-12 Wochenganglinie aller Fußverkehrsunfälle in Hamburg-Neustadt (2013-2017. Quelle: Veuskens/PGV-Alrutz)

Samstag liegt ebenso wie Dienstag über dem Durchschnittswert von 14,3 % pro Tag. An Freitagen geschahen die wenigsten Unfälle.

Unfalltypen

Der Unfalltyp beschreibt die Verkehrssituation (verkehrliche Konfliktsituation), die zu dem jeweiligen Unfall führte. In Abb. 5-13 werden die Unfalltypen nach Unfallfolgen aufgeschlüsselt dargestellt. Sonstige Unfälle, die nicht einem der „üblichen“ (vor allem am Fahrverkehr ausgerichteten) Unfalltypen zugeordnet werden können, sind bei Fußverkehrsunfällen überdurchschnittlich häufig.

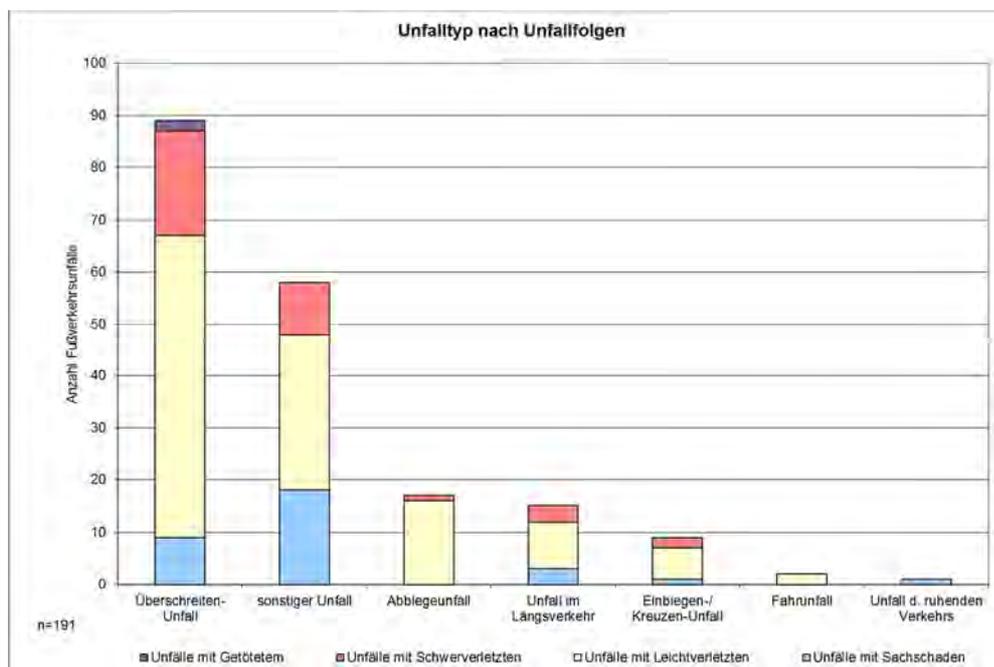


Abb. 5-13 Verteilung der Unfalltypen nach Unfallfolge in Hamburg-Neustadt (2013-2017. Quelle: Veuskens/PGV-Alrutz)

Der am häufigsten vorkommende Unfalltyp ist Unfalltyp 4, der Überschreiten-Unfall.



Überschreiten-Unfall (ÜS)

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgelenkt ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.

Exkurs: Definition des Unfalltyp 4 (Überschreiten-Unfall)

„Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgelenkt ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wird.“ (UDV 2016, Seite 6. Quelle: UDV 2016).

Da nur Fußverkehrsunfälle betrachtet wurden, ist diese Verteilung nachvollziehbar. Ungewöhnlich scheint der geringe Anteil an Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen zu sein. Abbiege- und Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle sind innerorts die häufigsten Ursachen von Radverkehrsunfällen. Fuß- und Radverkehr sind an Knotenpunkten häufig denselben infrastrukturellen Defiziten ausgesetzt (wie bspw. schlechte Sichtbeziehungen oder bedingt verträglichen Signalschaltungen). Dass jedoch im Fußverkehr in Hamburg-Neustadt die Anzahl an Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen gering ist, wurde näher betrachtet. Bei der vertieften Unfallanalyse im Rahmen der Studienarbeit von Herrn Veuskens wurde bei Stichproben deutlich, dass mindestens zwei Unfälle, die im

Zusammenhang mit abbiegenden Fahrzeugen passierten, fälschlich als Überschreiten-Unfälle eingeordnet wurden.

Unfallursachen

Die Verteilung der Unfallursachen seitens des Hauptverursachers ist in Abb. 5-14 dargestellt.

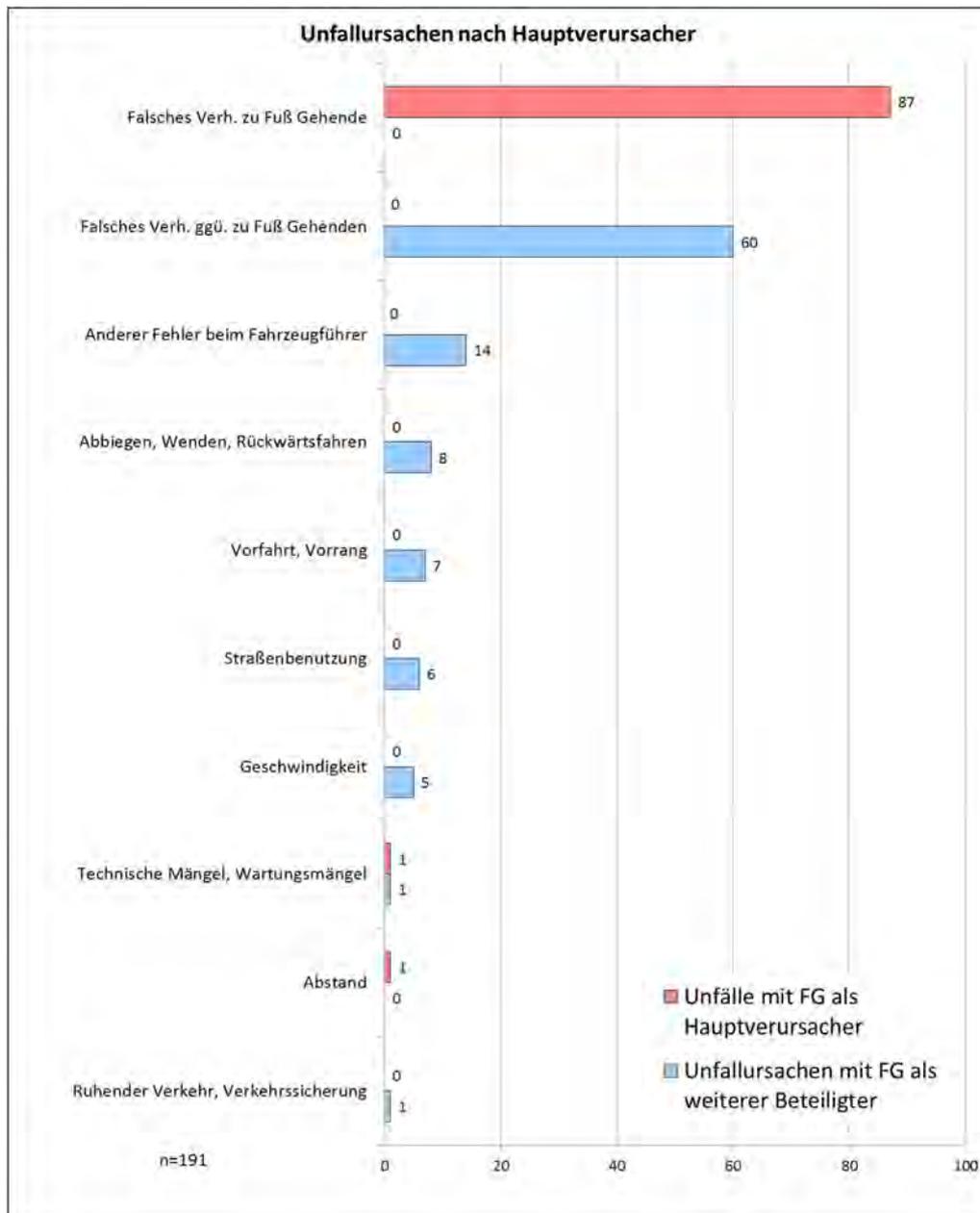


Abb. 5-14 Unfallursachen nach Hauptverursacher Hamburg-Neustadt (2013-2017). Quelle: Veuskens/PGV-Alrutz)

Aufgrund der unpräzisen Dokumentation – es wurde lediglich „Falsches Verhalten“ aufgezeichnet – lassen sich kaum Informationen aus dem erstellten Diagramm (Abb. 5-14) gewinnen. Es wird jedoch deutlich, dass in 47 % der Fälle die zu Fuß Gehenden die Hauptverursacher waren. In 53 % der Unfälle waren weitere Beteiligte die Hauptverursacher und die Ursache ist dann überwiegend ein falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden.

Straßenzustand und Lichtverhältnisse



Abb. 5-15 Straßenzustand zum Unfallzeitpunkt, Hamburg-Neustadt (2013-2017). Quelle: Veuskens/PGV-Alrutz)

Bei 30 % der Unfälle war der Straßenzustand nicht trocken. Dies zeigt die Abb. 5-15. Bei der Aufschlüsselung der Unfälle nach Unfallfolgen in Abb. 5-16 werden Unterschiede deutlich: so gab es bei 31 % der Unfälle auf nasser Straße mindestens einen Schwerverletzten. Bei Unfällen auf trockenen Straßen liegt der Anteil der Unfälle mit Schwerverletzten nur bei 13 %. Schwere Unfälle geschahen also häufiger bei ungünstigen Fahrbahnzuständen.

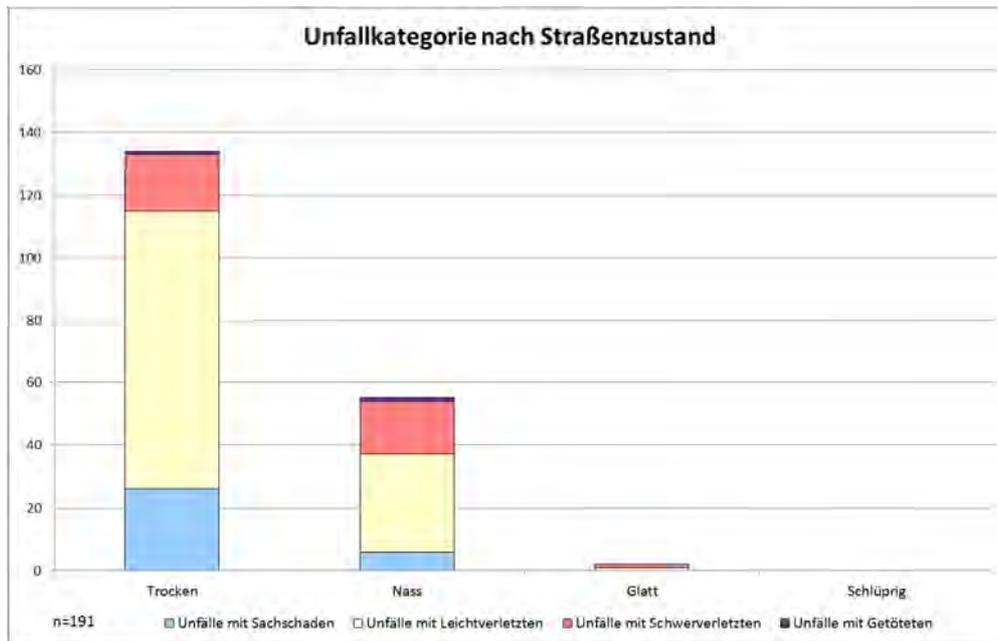


Abb. 5-16 Unfallkategorie nach Straßenzustand Hamburg-Neustadt (2013-2017. Quelle: Veuskens/PGV-Alrutz)

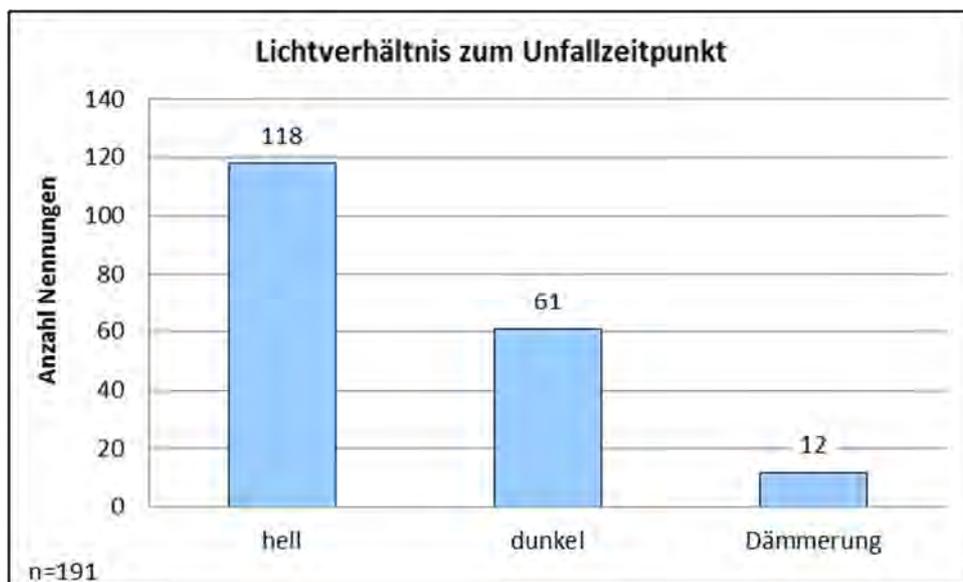


Abb. 5-17 Lichtverhältnis zum Unfallzeitpunkt Hamburg-Neustadt (2013-2017. Quelle: Veuskens/PGV-Alrutz)

Noch auffälliger ist die Verteilung bei den Lichtverhältnissen. Knapp 38 % der Unfälle passierten im Dunkeln oder in der Dämmerung (Abb. 5-17). In diesem Zusammenhang sind besonders die Unfälle im Bereich der Ludwig-Erhard-Straße interessant. Die vertiefende Analyse zeigt, dass sämtliche Überschreiten-Unfälle in diesem Bereich bei Dunkelheit geschahen. Hintergrund kann sein, dass die vorhandene Unterführung östlich des Michels bei Dunkelheit ggf. weniger genutzt

wird und Personen dann oberirdisch die Fahrbahn überqueren. Bei Dunkelheit sind einerseits zu Fuß Gehende schlechter zu erkennen, andererseits können zu Fuß Gehende ggf. auch die Geschwindigkeiten von Kfz schlechter einschätzen und nicht zuletzt wird zu verkehrsärmeren Zeiten teils deutlich schneller als zulässig gefahren. Eine weitere Erklärung kann sein, dass zu Fuß Gehende sich bei dem im Dunkeln ggf. geringeren Kfz-Verkehrsaufkommen möglicherweise eher zutrauen die Fahrbahn zu überqueren.

Ebenso wie beim Straßenzustand wurden auch die Unfälle der unterschiedlichen Lichtverhältnisse nach Unfallkategorie aufgeschlüsselt dargestellt (Abb. 5-18). Bei Dunkelheit ist ein höherer Anteil an schweren Unfallfolgen festzustellen: der Anteil der Unfälle mit Schwerverletzten liegt bei Dunkelheit bei 33 % und im Hellen bei 13 %.

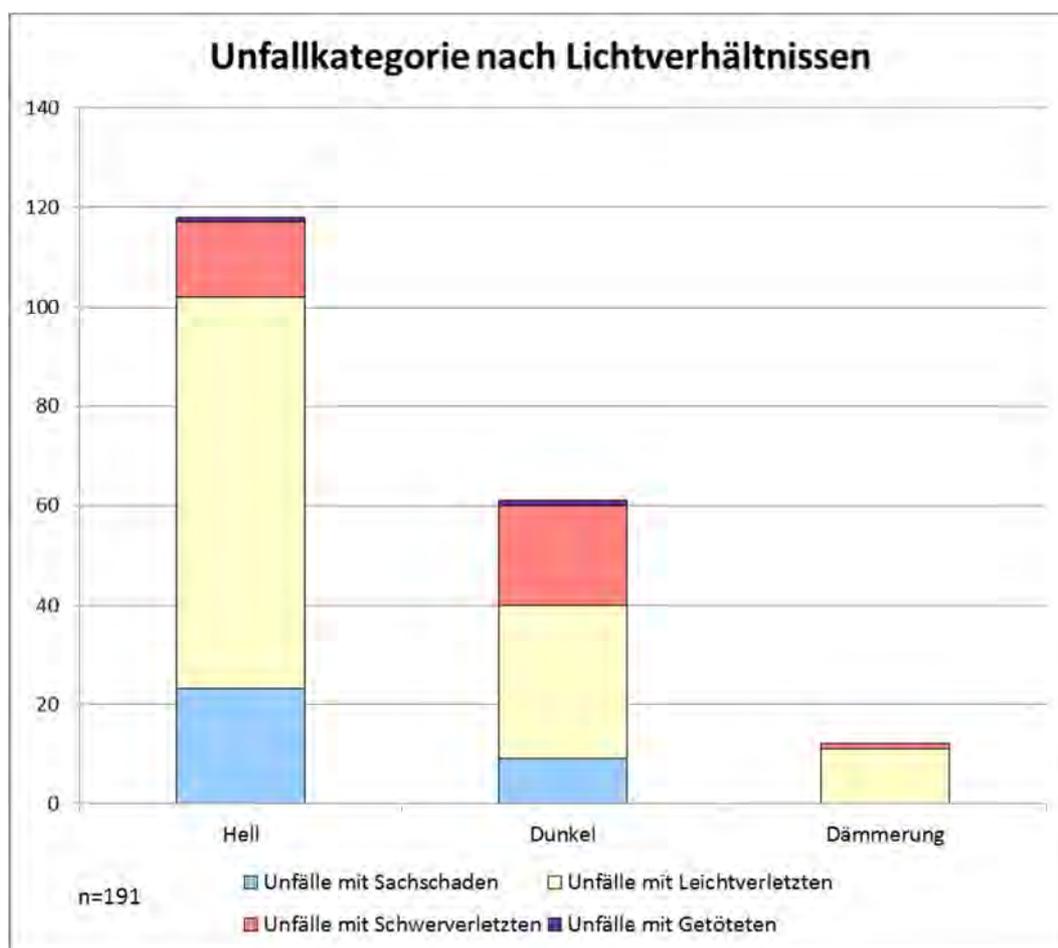


Abb. 5-18 Unfallkategorie nach Lichtverhältnissen Hamburg-Neustadt (2013-2017. Quelle: Veuskens/PGV-Alrutz)

Insgesamt haben die Unfälle im Dunkeln oder bei nasser Straße somit schwerere Unfallfolgen. Gründe hierfür können die schlechte Sichtbarkeit der zu Fuß Gehenden und die damit einhergehende erhöhte Unfallgefahr sein oder die Zunahme des Sicherheitsempfindens und im Zuge dessen der Leichtsinigkeit bei zu Fuß

Gehenden aufgrund von geringerer Kfz-Belastungen nachts. Angetrunkene Kfz-Fahrer sind nicht auffällig. Taxis scheinen in der Neustadt hingegen überdurchschnittlich häufig an Unfällen beteiligt zu sein, ohne dass dies statistisch detailliert überprüft werden konnte, da Daten zum Taxenaufkommen im Stadtteil nicht vorliegen.

6 Maßnahmenkonzeption

6.1 Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

Das folgende Kapitel fasst die Maßnahmen zusammen, für die nach der Bürgerbeteiligung und nach Einschätzung der Gutachterbüros besonderer Handlungsbedarf besteht. Sie können damit Grundlage eines „Schwerpunktprogrammes fußverkehrsfriendlye Neustadt“ sein.

6.1.1 Ergänzungen im Fußverkehrsnetz

Netzergänzungen im Fußwegenetz 1. Ordnung

In der **Ludwig-Erhard-Straße** besteht zwischen der Kreuzung an der Englischen Planke und der mit dem Herrengaben auf 350 m nur eine **Unterführung** mit Treppen **im Verlauf der S-Bahn-Trasse**. Aus dem Fußverkehrsnetzplan wie auch aus der Beobachtung vor Ort, dem Unfallgeschehen und der Bürgerbeteiligung lässt sich zusätzlicher Querungsbedarf ableiten. Einerseits geht es darum, dass am vorhandenen Fußverkehrstunnel zwischen Michaelisstraße und Krayenkamp die Barrierefreiheit nicht gegeben ist und außerdem häufig auch die Fahrtreppen nicht funktionieren. Außerdem ist die Unterführung unangenehm zu begehen, da Nutzende sich unsicher fühlen und es nach Urin riecht. Hier wurde der Wunsch geäußert, eine Nachrüstung mit Fahrstühlen vorzunehmen, alternativ die Treppen durch befahrbare Rampen zu ersetzen. Es gab nur wenige Stimmen, die hier einen Ersatz durch eine ebenerdige Querung für sinnvoll hielten.

Mehrfach hingegen wurde formuliert, dass diese Querungsstelle nicht an der optimalen Stelle gelegen ist und ein wesentlicher **Überquerungsbedarf zwischen Michel-Vorplatz und Großneumarkt** besteht. Hierzu wurde sehr häufig der Wunsch geäußert, dass eine ebenerdige Querung angelegt werden sollte. Dass dabei eine Koordinierung mit benachbarten Signalanlagen vorgenommen werden sollte, lässt sich aus dem Begriff „Schattenampel“ ableiten, der mehrfach verwendet wurde.

Für diesen Bereich wird der Neubau einer Fußverkehrs-Signalanlage empfohlen. Es ist erforderlich, dass die sechs Fahrstreifen für den Fußverkehr in einem Zug überquert werden können. Trotzdem wird empfohlen, in der Fahrbahnmitte eine Mittelinsel anzulegen. Auf beiden Straßenseiten müssen, mindestens in Höhe der Querungsstelle, die vorhandenen Parkbuchten bzw. Haltestellenzufahrten zurückgebaut werden (auf der Michelseite ist der Seitenstreifen dafür ausgebaut, dass Reisebusse ihre Fahrgäste aussteigen lassen können). Zu berücksichtigen ist

auch, dass beidseitig fahrbahnbegleitende Radwege verlaufen, wobei der Radweg auf der Südseite an einer Gefällestrecke liegt. Anzustreben ist demnach, den Radverkehr an der Querungsstelle auf Fahrbahnniveau zu führen, was allerdings recht deutliche Verschwenke der Radwegführung nach sich ziehen würde. Auch der Überquerungsweg für den Fußverkehr würde sich zusätzlich verlängern. Wenn dieser Lösungsansatz verworfen wird, ist bei der Gestaltung dem Konflikt zwischen schnell fahrendem Radverkehr und querendem Fußverkehr besondere Sorgfalt zu widmen. Schon im Bestand hat es einige derartige Unfälle hier gegeben.

Zwischen **Großen Wallanlagen und Altem Elbpark** ist eine neue Querung sinnvoll. Sie würde die Wohngebiete südwestlich des Michels besser an die Großen Wallanlagen anbinden und außerdem die beiden Grünanlagen verbinden. Der bisher eher gering genutzte Alte Elbpark soll aufgewertet werden. Dabei ist eine Möglichkeit, am Knotenpunkt Millerntordamm / Holstenwall / Ludwig-Erhard-Straße die bisher fehlende direkte Furt über den Millerntordamm nachzurüsten. Eine seit 2015 diskutierte Fußverkehrsbrücke, die die Großen Wallanlagen mit dem Alten Elbpark verbindet, würde diese Funktion übernehmen können, ist aber aus finanziellen und gestalterischen Gründen inzwischen verworfen. Eine Unterführung erscheint angesichts der breiten Fahrbahnen des Millerntordamms (bis zu 9 Fahrstreifen mit Insel in Mittellage) und der damit langen Unterführungsstrecke als wenig attraktiv.

Netzergänzungen im Fußwegenetz 2. Ordnung

Ein neuer Zugang zu den Großen Wallanlagen wird mit einer neu anzulegenden Querungsstelle am **Holstenwall** südlich der Einmündung Bei Schuldts Stift vorgesehen. Hier geht es im Wesentlichen darum, für Anwohner von östlich Kohlhöfen einen neuen Zugang zu den Großen Wallanlagen als bedeutsamen Naherholungsbereich zu schaffen. Zusätzlich zur Querung am Holstenwall ist dazu eine Öffnung im Zaun der Wallanlagen und eine Wegeanbindung an das dortige Wegesystem erforderlich. Bisher wird dort vom LSBG im Rahmen der Konzeption zur Sanierung des Ring 1 zwar eine linienhafte Mittelinsel vorgesehen, jedoch keine Querungsanlage. Mit der geplanten Gestaltung mit je einem Fahrstreifen und Radfahrstreifen wird eine Mittelinsel als angemessene Lösung eingestuft. Es wird vorgeschlagen, zu prüfen, ob eine Mittelinsel zu Lasten der Fahrstreifenzahl auch schon im Vorlauf zur Planung des LSBG eingerichtet werden kann.

Auch die Öffnung der Großen Wallanlagen im Süden mit einem kurzen Wegebau in Höhe der Ludwig-Erhard-Straße ist zu prüfen. Für den dichtbebauten Bereich am südlichen Ende von Hütten werden die Wege in die Großen Wallanlagen ins Grün um bis zu 180 m verkürzt, wenn ein ggf. nur 10 m langer zusätzlicher Eingang direkt am Knotenpunkt Millerntordamm/ Holstenwall/ Ludwig-Erhard-Straße angelegt würde. Ein Höhenversatz zwischen Damm und Wallanlagen ist zu berücksichtigen.



Abb. 6-1 Vorschlag für neue Zugänge zu den Großen Wallanlagen, von Bei Schuldts Stift und von der Ludwig-Erhard-Straße (Quelle: Pflanzenunblumen.de, ergänzt)

In der Bürgerbeteiligung wurde angeregt, den **Durchgang im Axel-Springer-Gebäude/ Bezirksamt** wieder für 24 Stunden zu öffnen, wie dies früher der Fall war. Hier geht es im Wesentlichen darum, dass der Sicherheitsdienst durchgehend anwesend sein muss. Als Fußweg 2. Ordnung ist der Durchgang nicht einzustufen, da als Zugang Richtung U-Bahnhof Gänsemarkt die Speckstraße günstiger liegt.

6.1.2 Ergänzungen im Fußverkehrsleitsystem

Die Fußwege 1. Ordnung, die bisher nicht im Fußverkehrsleitsystem der BWVI enthalten sind, wurden daraufhin geprüft, ob sie mit aufgenommen werden sollten. Vorgeschlagen wird, Kohlhöfen – Poolstraße und die Verbindung vom Michel zum U-Bahnhof Baumwall, Westeingang entlang des Gruner+Jahr-Gebäudes in das Fußverkehrsleitsystem aufzunehmen (letztere ist mit Treppen nicht durchgehend nutzbar für Gehbehinderte). Sobald die neuen Querungen zwischen Michel und Großneumarkt sowie zwischen Großen Wallanlagen und Altem Elbpark (s. Kap. 6.1.4) angelegt werden, ist auch diese Verbindung in das Fußverkehrsleitsystem mit aufzunehmen.

6.1.3 Verbesserungen an bestehenden Querungen an Hauptverkehrsstraßen

Die **Unterführung** an der Ludwig-Erhard-Straße mit Treppen **im Verlauf der S-Bahn-Trasse** soll angepasst werden. Die Defizite wurden in Kap. 6.1.1 benannt. Hier wurde neben dem Ziel eine Alternative zu schaffen auch der Wunsch geäußert, die ganze Unterführung aufzuwerten. Vorgeschlagen wurde, eine Nachrüstung mit Fahrstühlen vorzunehmen, alternativ die Treppen durch befahrbare Rampen zu ersetzen, was ggf. auch mit einer offeneren Gestaltung des gesamten

Zugangsbereichs, zumindest auf der nördlichen Seite, einhergehen könnte. Es gab bei den Bürgerbeteiligungen nur wenige Stimmen, die hier einen standorttreuen Ersatz durch eine ebenerdige, signalgesicherte Querung für sinnvoll hielten.

Ebenfalls sollte die LSA am Knoten **Englische Planke** durch längere Grünphasen für den Fußverkehr und breitere Aufstellflächen insbesondere auf der Mittelinsel des östlichen Knotenarms aufgewertet werden.

Die beiden Fußverkehrssignalanlagen im Straßenzug **Stadthausbrücke** sollen so geschaltet werden, dass die Wartezeit für Fußverkehr auf maximal 40 Sekunden begrenzt wird. Hier bestehen hohe Rotläuferanteile, die bei Tempo 50 zu folgenschweren Unfällen führen können, u. a. weil einzelne Rotlichtverstöße angesichts der teils großen Fußverkehrszahlen dazu führen können, dass weitere zu Fuß Gehende unachtsam hinterherlaufen.

Weitergehend ist zu prüfen, ob Fußverkehrs-Lichtsignalanlagen angesichts des zeitweise nur tröpfelnden Kfz-Verkehrs hier tatsächlich die angemessene Art von Querungsanlage sind, d. h. ob nicht ein Ersatz durch einen Fußgängerüberweg oder eine (dann verbreiterte) Mittelinsel als Querungsangebot ausreichend ist. Wie bei der Dammtorstraße ist außerdem zu prüfen, ob der teilweise linienhafte Querungsbedarf nicht besser mit linienhaften Querungsmöglichkeiten bei Tempo 30 angemessen zu bewältigen ist.

6.1.4 Neue Querungen an Hauptverkehrsstraßen

An mehreren Stellen werden neue Überquerungsanlagen für den Fußverkehr vorgeschlagen, über Straßen, die absehbar auch weiterhin mit Tempo 50 befahren werden dürfen.

Im **Valentinskamp** soll die vorhandene temporäre Mittelinsel in Höhe der Einmündung Neue ABC-Straße zu einer vollwertigen Querungsstelle für den Fußverkehr ausgebaut werden. Dazu ist der Entfall von 2 bewirtschafteten Parkständen auf der Nordseite erforderlich. Querungsbedarf ergibt sich einerseits aus der Einmündung zulaufenden Fußverkehrsströmen, andererseits aus den beidseitigen Bedarfsbushaltestellen, die genutzt werden, wenn der Jungfernstieg gesperrt ist.

Eine zusätzliche Mittelinsel in Höhe des Zugangs zum Sankt Ansharplatz ist dann sinnvoll, wenn dieser Zugang geöffnet wird. Nach bisherigen Beobachtungen ist das Tor meist geschlossen. Beide Maßnahmen können im Zusammenhang mit dem Umbau Valentinskamp umgesetzt werden.

An der **Dammtorstraße** ist Querungsbedarf linienhaft vorhanden. In der Praxis wird trotz signalgesicherter Querungsanlage am Gänsemarkt und am südlichen Ende der Haltestelle Stephansplatz sehr häufig gequert, trotz einer dreistreifigen Gestaltung mit beidseitigen Radfahrstreifen, also einer Fahrbahnbreite von 13 m, und einer

zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h Die Dammtorstraße weist hier fünf Fußverkehrsunfälle in vier Jahren auf. Weitere Fußverkehrsunfälle gab es im Zusammenhang mit den LSA-Querungen am Südenende der Haltestelle Stephansplatz und am Knotenpunkt mit Gorch-Fock-Wall und Esplanade.

Die Dammtorstraße ist erst kürzlich aus Anlass der Busbeschleunigung umgebaut worden. Aus Sicht des Gutachters hätte im Rahmen der Planung dem Fuß-Querverkehr eine höhere Aufmerksamkeit beigemessen werden müssen. Bei einem Verkehrssicherheits-Audit mit Berücksichtigung der Regelwerke der FGSV als Maßstab wäre aufgefallen, dass die RAS 06 für Hauptgeschäftsstraßen (oder örtliche Geschäftsstraßen) ab 400 Kfz pro Stunde bei ausreichenden Breiten eine linienhafte Querungsmöglichkeit oder zumindest gesicherte Querungsstelle in engen Abständen empfiehlt („Gewährleistung linearer Überquerbarkeit“), die hier nicht eingeplant wurde. Angesichts der jetzt bestehenden Gehwegbreiten und einzelner Parkstände ist der nicht eingeplante Mittelstreifen nicht mit geringen Straßenraumbreiten zu begründen. Bis zur Nachrüstung mit, ggf. auch vorerst provisorischen, Querungsanlagen, wird angesichts des starken Querungsbedarfs, des tatsächlichen Querungsverhaltens und der Unfalldaten die Anordnung von Tempo 30 empfohlen.

In der **Caffamacherreihe** nördlich der Einmündung ABC-Straße sollte ein Fußgängerüberweg geprüft werden. Nach Abschluss des Maßnahmenpakets

- Ausbau des unteren Straßenteiles Fuhlentwiete nach Beendigung der Baumaßnahmen Axel-Springer-Quartier.
- Umbau der Kaiser-Wilhelm-Straße
- Geplante Öffnung der Caffamacherreihe für den Gegenverkehr zwischen Gorch-Fock-Wall und Valentinskamp

muss geprüft werden, ob die Einsatzbereiche nach den R-FGÜ 2001 bzw. den ReStra noch eingehalten sind. Denkbar ist auch eine Anordnung von streckenbezogenem Tempo-30, da hier linienhaft ein erhöhter Querungsbedarf im Fußverkehr besteht.

An der **Kaiser-Wilhelm-Straße** wird eine weitere Überquerungsstellen empfohlen, um zwischen Bezirksamt und der südlichen Straßenseite die Fahrbahn sicher queren zu können (hier bestehen auf über 300 m Strecke keine Querungshilfen). Angesichts der benachbarten Signalanlagen, die zu einem meist pulkartigen Kfz-Verkehr führen, wird hier die Anlage von Mittelinseln empfohlen.

6.1.5 Maßnahmen im Umfeld der Schulen

Insbesondere zur Rudolf-Roß-Grundschule bestehen Fußwegbeziehungen aus allen Wohngebieten im Stadtteil. Entsprechend der Lage der Schule und der Verteilung der Wohngebiete ergibt sich dabei ein Netz von Schulwegen, wo sich entlang von Hütten, Neanderstraße und Kurze Straße sowie Kohlhöfen viele Fußverkehrsbeziehungen konzentrieren. In diesem Netz sind besonders Querungsstellen über Hütten und der

enge Gehweg auf der Ostseite Hütten problematisch (und so auch bei den Bürgerbeteiligungen benannt worden). Hinzu kommt Hol- und vor allem Bringverkehr von Eltern mit Kfz, die in der Kurzen Straße zu zeitweilig chaotischen Verhältnissen führen (Ein- und Ausparken, Wendemanöver, Falschparken). Dies kann u. a. beim Queren der Fahrbahn auch zu Gefährdungen führen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen dazu führen, dass Kfz-Bringverkehre nicht mehr überwiegend in der Kurzen Straße stattfinden. Angestrebt wird, Kfz-Verkehre an andere Stellen, insbesondere den Holstenwall beidseits von Bei Schuldts Stift, zu verlagern. Dazu dient die Erweiterung der dort bestehenden Parkverbotszeiten am Morgen. In der Kurzen Straße sollen alle bestehenden Parkmöglichkeiten entfernt werden. Die Fahrbahnbreite soll auf 3,50 m vermindert werden. In der Folge ergibt sich ein breiterer Gehweg auf der Nordseite. Dieser wird durch einen Doppelbord zur Fahrbahn abgegrenzt. Das verhindert auf den Gehweg aufgesetztes Parken annähernd komplett. Aufgesetztes Parken auf dem nördlichen Gehweg ist bisher zu Schulbeginn regelmäßig zu beobachten (Überblick zu allen Maßnahmen in Abb. 6.2 und Plan 2 im Anhang).

Ein länger am Fahrbahnrand stehendes Kfz wird so künftig die Durchfahrt für nachfolgende Kfz behindern. Dies vermindert nach vorliegenden Erfahrungen dieses Verhalten weitgehend. Damit wird zwar womöglich kurzzeitig gehalten (z. B. um ein Kind aussteigen zu lassen). Ausgegangen wird aber davon, dass relativ sicher nicht mehr geparkt wird (bzw. nur noch durch sehr dreiste Kfz-Nutzende, die Behinderungen im Kfz-Verkehr wissentlich in Kauf nehmen). Kinder können aus hier stehenden Kfz nicht mehr bis zur Schultür begleitet werden. Wer das Kind begleiten möchte, also parkt, muss dies weiter entfernt tun.

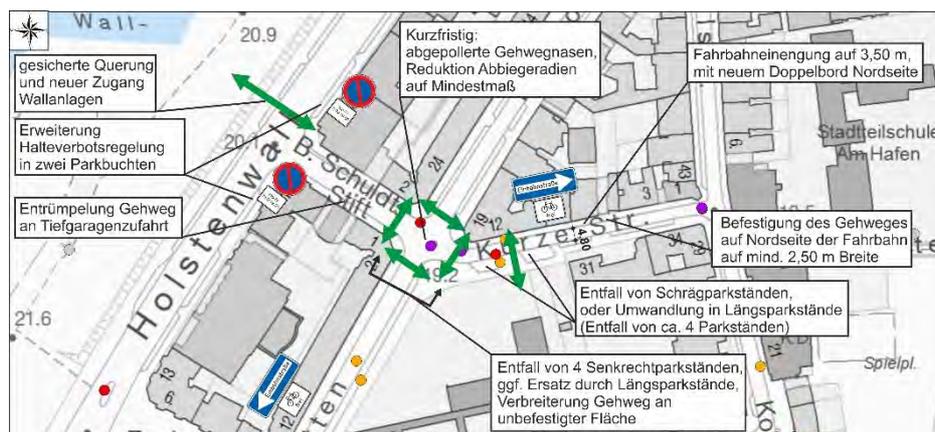


Abb. 6-2: Vorgeschlagene Maßnahmen im Bereich der Schulen (Kartengrundlage: Geoportal Hamburg. Quelle: PGV-Alrutz)

Der gesamte Kreuzungsbereich von Hütten / Kurze Straße / Bei Schuldts Stift / Pilatuspool soll durch die Reduktion der Abbiegeradien auf das Mindestmaß und Abpollerung von Gehwegnasen (ggf. teils durch Fahrradbügel) kurzfristig sehr viel

übersichtlicher werden und es muss dort deutlich langsamer gefahren werden. Mittelfristig ist eine Umgestaltung mit Aufpflasterung des gesamten Knotenbereichs sinnvoll, wobei die Gestaltung sicherstellen muss, dass sichtbehinderndes Parken vollständig verhindert wird.

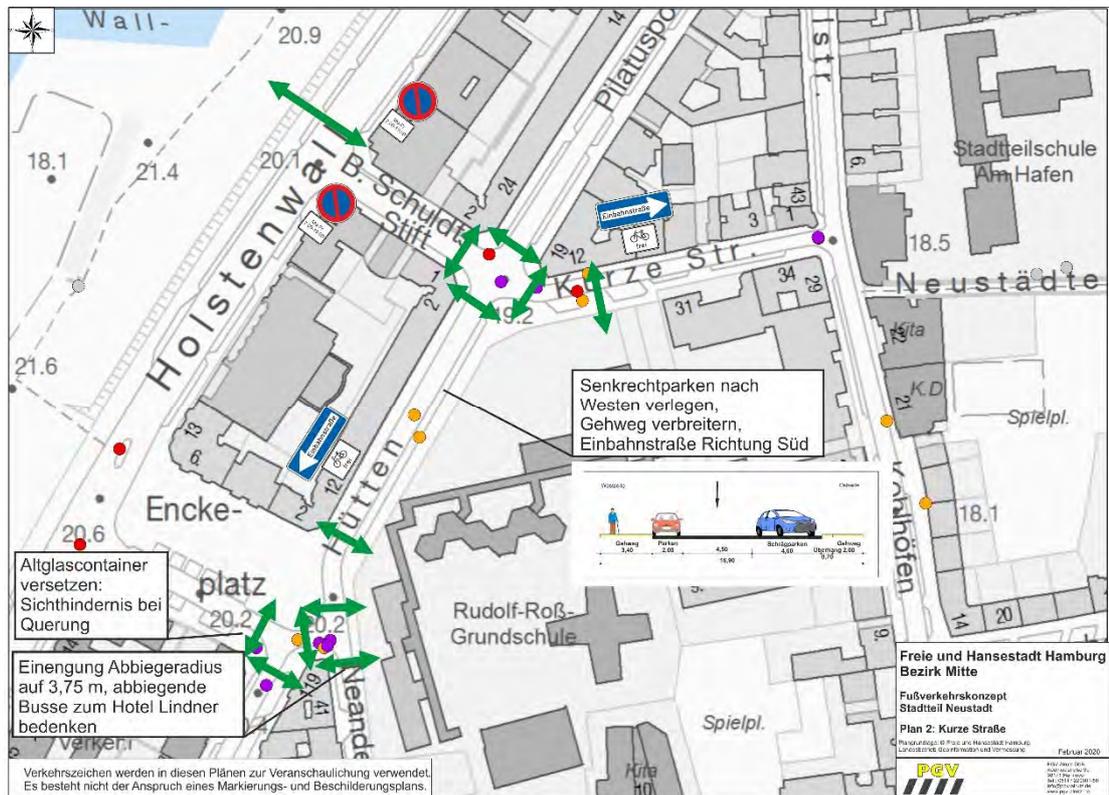


Abb. 6-3 Maßnahmenvorschlag Bereich Enckeplatz (Kartengrundlage: Geoportal Hamburg. Quelle: P&G-Alrutz)

Für Hütten zwischen Enckeplatz und Kurze Straße wird vorgeschlagen, eine Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr in Richtung Süden einzurichten. Eine Freigabe für den Radverkehr gegen die Einbahnrichtung sollte weiter möglich bleiben. Dies ermöglicht, die Fahrbahnbreite deutlich herabzusetzen, so dass die Senkrechtparkstände auf der Ostseite in die jetzige Fahrbahnfläche hinein verschoben und zu Schrägparkplätzen werden können. Die befestigten Flächen können dem Gehweg zugeschlagen werden, der somit deutlich verbreitert werden kann. Hier treffen sich mehrere Schulwege, so dass besonders zu Schulbeginn das Fußverkehrsaufkommen hoch ist, verstärkt durch auf dem Gehweg Rad fahrende Kinder und Kinder mit Rollern.

An allen Querungsstellen im Bereich Enckeplatz, namentlich über Hütten, den südlichen Eckenplatz und die Neanderstraße, sollen die Querungsstellen verbessert werden, indem Gehwegnasen (ggf. kurzfristig provisorisch mit Markierungen und Fahrradbügeln auf Fahrbahnniveau), Bordabsenkungen mit barrierefreier Gestaltung

angelegt werden und zu Gunsten besserer Sichtbedingungen die Altglas-Container versetzt werden.



Abb. 6-4: Hauptschulweg entlang von Hütten nördlich des Enckeplatz: stark eingeengt durch Senkrechtparken. Als Einbahnstraße ist eine weniger breite Fahrbahn hinter den Fahrzeugen erforderlich, so dass dann der Gehweg verbreitert werden kann. (Quelle: PGV-Alrutz)

6.1.6 Andere Querungsstellen und weitere Maßnahmen Bereich Wexstraße, Großneumarkt (Plan 3)

An beiden Enden der Steinwegpassage und Michaelispassage werden an der **Wexstraße** bzw. **Alter Steinweg** barrierefreie Querungsstellen vorgeschlagen, bei denen durch Einengungen der Fahrbahnbreite auf $\leq 3,50$ m Parken und Halten sicher verhindert wird. Der Fahrbahnbelag soll hier mit Asphalt oder glatt verlegten Pflastersteinen ersetzt werden, die Übergänge zum Bord sollten mit 0 bzw. 6 cm Bordansicht gestaltet werden um für Rollstuhl- und Rollator-Nutzer wie auch für Seheingeschränkte angenehme und sichere Querungsangebote zu schaffen.

Für den Straßenzug Großneumarkt (Hauptfahrbahn) – Wexstraße wird empfohlen, den Radverkehr in der Gegenrichtung zur Einbahnstraße frei zu geben, ebenso für die Brüderstraße. Bezüglich der Außengastronomie wird empfohlen, die Gehwege komplett frei von Sondernutzung zu lassen. Dafür kann die geringe Anzahl von Parkständen, soweit in günstiger Lage, in der Sommersaison für Sondernutzungen zugänglich gemacht werden. In ausreichender Zahl und günstiger Verteilung müssen auch Lieferflächen eingeplant werden. Ähnlich wie beim 2019 startenden „Fußgängerfreundlichen Rathausquartier“ ist in die Bürgerbeteiligung eine zeitweise Sperrung für den Kfz-Verkehr eingebracht worden, z. B. in den Sommermonaten jeweils von 11.00 bis 22.00 Uhr. Bei einer Einzelfallprüfung ist hierbei zu klären, ob und inwieweit eine Änderung der Beschilderung nach StVO erforderlich ist.

Bezogen auf die **Platzfläche am Großneumarkt** wurde in den Bürgerbeteiligungen häufig kritisiert, dass überwiegend nur grobes Pflaster besteht und die Schranken z. T. so angeordnet sind, dass sie als zu Fuß Gehende kaum, mit Rollstuhl oder Kinderwagen nicht zu passieren sind. Bei der bereits angedachten, grundsätzlichen Neugestaltung des Großneumarkts sind Gehbahnen mit glattem Belag in wichtigen Beziehungen über den Platz hinweg und im als Markt benutzten Bereich vorzusehen. Die ebenfalls kritisierten Schrankenanlagen sollten kurzfristig fußverkehrsgerechter gestaltet werden, z. B durch den Ersatz durch klappbare Poller oder ausreichend breite ebene Umgehungswege.

Bei fast allen Maßnahmenvorschlägen entfallen Parkplätze im öffentlichen Straßenraum, für die Verbesserung der Querungsbedingungen oder der Sichtbeziehungen, Fahrradabstellplätze, Lieferzonen, Außengastronomie oder anderes. Es ist jeweils zu betrachten, inwieweit entfallende Parkplätze durch Angebote in bestehenden Parkhäusern und Tiefgaragen zumindest teilweise ersetzt werden können. Es wird empfohlen, für die Neustadt ein Parkraumkonzept zu erstellen, um Möglichkeiten zu schaffen, nicht ausgelastete Parkkapazitäten außerhalb des öffentlichen Straßenraums besser als bisher nutzbar zu machen.

Bereich Düsternstraße (Plan 4)

Für die Düsternstraße zwischen Stadthausbrücke und Am Alten Steinweg wird ein Umbau der Parkstände auf das ReStra-Mindestmaß zugunsten breiterer Gehwege empfohlen. Am Knoten Michaelisstraße/Herrengraben sollte der Einmündungstrichter auf Mindestmaße reduziert werden. Die Fußverkehrs-Wartezeiten an der Stadthausbrücke sollten auf maximal 40 s reduziert werden.

Bereich Ditmar-Koel-Straße (Plan 5)

Wie am Großneumarkt sollen insbesondere gastronomische Sondernutzungen von den Gehwegen auf die bisher zum Parken genutzten Fahrbahnränder verlegt werden. Dabei ist der Lieferbedarf bei den konkreten Flächenzuweisungen zu berücksichtigen. Bei einer Einzelfallprüfung ist hierbei zu klären, ob und inwieweit eine Änderung der Beschilderung nach StVO erforderlich ist.

6.2 Maßnahmen gegen Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden

6.2.1 Jungfernstieg

Am Jungfernstieg ist mit dessen Umgestaltung auf der Alsterseite die Verlegung des mit dem Fußverkehr konflikt- und unfallbelasteten Radverkehrs vom Radweg auf die Fahrbahn bereits konkret geplant.²²

²² www.abendblatt.de/hamburg/hamburg-mitte/article215580631/Rund-um-die-Binnenalster-wird-Hamburg-herausgeputzt.html

In der Ludwig-Erhard-Straße bestehen Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden eher wegen Querungen, teils zu den Tunnelabgängen, zu Parkplätzen oder Reisebussen auf dem Parkstreifen, teils zur Fahrbahnquerung in Höhe Großneumarkt oder am LSA-Knoten Englische Planke. Im Einzelfall spielen dabei Sichtbehinderungen durch parkende Kfz und die erhöhten Geschwindigkeiten des Radverkehrs infolge der Gefällestrecke eine Rolle. Letzteres führt auch im Längsverkehr wegen der unzureichenden Abgrenzung zwischen Radweg und Gehweg zu Problemen und Konflikten.

6.2.2 Andere Straßen

Ludwig-Erhard-Straße

In der Ludwig-Erhard-Straße ist, insbesondere an der abschüssigen Strecke zwischen Zeughausmarkt und Herrengraben stadteinwärts, die taktil erfassbare und kontrastreiche Abgrenzung zwischen Radweg und Gehweg vorgezogen einzubauen. Diese Strecke ist im Unfallgeschehen auch zwischen Fuß- und Radverkehr unfallauffällig. Angesichts des Gefälles wäre eine Verlagerung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau grundsätzlich zwar sinnvoll. Sie scheint angesichts der Kfz-Belastungen jedoch kurz- bis mittelfristig nur wenig Aussicht auf Umsetzung zu haben. Daher ist die taktile und kontrastreiche Abgrenzung des Radwegs vom Gehweg als angemessene Zwischenlösung anzusehen.

Starker Kfz-Verkehr als Grund für Gehwegnutzung durch Radfahrende

Im Gegensatz zu anderen Stadtteilen ist die Problematik der Gehwegnutzung durch Radfahrende, um starken oder schnellem Kfz-Verkehr auszuweichen, in der Neustadt vergleichsweise gering. Eine leicht überdurchschnittliche Nutzung durch Radfahrende besteht am Holstenwall auf der Ostseite, vermutlich auch aufgrund der früher bestehenden Seitenraumführungen des Radverkehrs. Mit der in der Stadtteilkonferenz im Januar 2019 vorgestellten Planung des LSBG mit beidseitigen Radfahrstreifen wird dieser Konflikt absehbar weiter vermindert. Offen ist allerdings, wann die Planung umgesetzt wird

Fahrbahnbelag als Grund für Gehwegnutzung durch Radfahrende

Erfahrungsgemäß sind Radfahrende oft unerlaubt auf dem Gehweg unterwegs, wenn der Fahrbahnbelag unkomfortabel ist, wie auf den Kopfsteinpflasterstraßen in der südöstlichen Neustadt, aber auch in der Wexstraße und am Großneumarkt.

In diesen Straßen ist die Problematik durch Radfahrende auf dem Gehweg vor allem mit einer Verbesserung der Beläge auf der Fahrbahn zu erreichen. Der Radverkehr auf dem Gehweg ist aber in diesen Straßen selten so stark, dass allein deshalb die Fahrbahn komplett umgebaut werden muss, zumal das (verhältnismäßig kostengünstige) einfache Überasphaltieren, wie es in den 1970er Jahren noch oft erfolgte, inzwischen nicht mehr Stand der Technik ist. Im Einzelfall können auch

Denkmalschutz-Aspekte hinzutreten, die einem geänderten Fahrbahnbelag entgegenstehen.

Für den Straßenzug Neanderstraße – Hütten- Pilatuspool wird empfohlen, genauer zu prüfen, ob eine Belagsänderung zulässig und vom Aufwand her angemessen ist. Diese Strecke bietet sich, auch nach Hinweisen aus den Beteiligungsformaten, als potenzielle Fahrradstraße an, da sie eine Kfz-arme Parallelverbindung zum Holstenwall darstellt. Diese Strecke kann dem Schülerradverkehr zur Grundschule und Stadtteilschule am Hafen zugutekommen.

Einbahnstraßen als Grund für Gehwegnutzung durch Radfahrende

Ein weiterer häufiger Grund, warum Radfahrende Gehwege nutzen, sind Einbahnstraßen, die (bisher) nicht für den Radverkehr in der Gegenrichtung geöffnet sind.

Die folgenden Einbahnstraßen sollten für Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden, da ihre Lage innerhalb von Tempo-30-Straßen wie auch das geringe Kfz-Aufkommen nicht erkennen lassen, dass ernsthafte Gefährdungen bei einer Öffnung auftreten würden. Diese Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, da die Begehungen sich auf das Fußwegenetz 1. Ordnung konzentrierten. Insofern wurde nicht für jede Straße in der Neustadt festgestellt, ob sie ggf. bereits für Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet ist. Nach aktuellem Kenntnisstand sind nicht geöffnet, jedoch nach Einschätzung der Gutachter problemlos zu öffnen: Neustädter Straße östlich Bäckerbreitengang, Brauerknechtgraben, Rehhoffstraße, Teilfeld, Admiralitätsstraße, Wexstraße, Brüderstraße, nördliche Fahrbahn Großneumarkt, Kalkhof, Kleine Theaterstraße, Fehlandtstraße. Bei einzelnen Straßen, so beim Dammtorwall, ist ggf. zu prüfen, ob eine Tempo 30-Regelung eingeführt werden muss, um den Radverkehr in Gegenrichtung öffnen zu können, die Einbahnstraße aufgegeben werden kann oder ggf. eine Regelung als „unechte Einbahnstraße“, d.h. ohne Einbahnstraßenschild ausreichend ist.

Für die im City-Teil der Neustadt gelegenen Einbahnstraßen (Neuer Wall, Große Bleichen, ABC-Straße, Hohe Bleichen, Poststraße, Amelungstraße, Heuberg, Bleichenbrücke) wird grundsätzlich ebenfalls die Öffnung für Radverkehr auch in der Gegenrichtung empfohlen. Auch hier nutzen vereinzelt Radfahrende die Gehwege, um entgegen der Einbahnrichtung zu fahren. Diese Konfliktlage ist abzuwägen gegenüber der nachgewiesenen Problematik, dass gerade ortsunkundige zu Fuß Gehende in Kfz-Einbahnstraßen nicht auf Radverkehr in Gegenrichtung achten. Außerdem sind an mehreren Ein- oder Ausfahrten von Einbahnstraßen Lichtsignalanlagen vorhanden, so dass die Öffnung der Einbahnstraße ggf.- weiteren Maßnahmenbedarf nach sich zieht, z. B. Neuer Wall und Hohe Bleichen zum Jungfernstieg. Diese Maßnahme ist eher der Radverkehrsförderung zuzuordnen, auch wenn die Öffnung die Zahl an Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden auch hier vermutlich deutlich mindern würde.

6.3 Allgemeine Folgerungen

6.3.1 Markierungen regelmäßig erneuern und ggf. in kürzeren Abständen

Da bei den Begehungen an den Fußwegen 1. Ordnung an zahlreichen Knotenpunkten Mängel bei den Markierungen aufgenommen wurden, wird empfohlen, diese häufiger überprüfen und insbesondere in kürzeren zeitlichen Abständen nachmarkieren zu lassen.

6.3.2 Hamburgweite Einführung von Sicherheitsaudits

In Hamburg sollte (mindestens) bei Planungen an stärker befahrenen Straßen ein Sicherheitsaudit entsprechend den Richtlinien für Sicherheitsaudits der FGSV eingeführt werden. Am konkreten Fall der jüngst umgebauten Dammtorstraße ist offensichtlich, dass hier bei konsequenter Einhaltung des Regelwerks entsprechend dem Stand der Technik, hier der RAST 06 (S. 50-53), entweder eine linienhafte Querungsmöglichkeit oder mindestens zwei bis drei weitere Querungsstellen hätten eingerichtet werden müssen. Der linienhafte Überquerungsbedarf ist bei einer kurzen Beobachtung tagsüber oder bei Veranstaltungsschluss in der Staatsoper augenscheinlich erkennbar: zahlreiche zu Fuß Gehende überqueren ungesichert, was beim bestehenden Kfz- und Busaufkommen in der Regel auch ohne große Zeitverluste funktioniert. Umwege zu den benachbarten LSA-gesicherten Querungsstellen am Ende der Bushaltestelle Stephansplatz oder am Knotenpunkt Gänsemarkt werden von zahlreichen Personen vermieden. Gleichzeitig ist bei Kurzzeitbeobachtungen wie im Unfallgeschehen erkennbar, dass diese ungesicherten Querungen nicht immer konfliktfrei verlaufen.

6.3.3 Empfehlungen für weitere Stadtteilkonzepte

Die Abgrenzung zu anderen bestehenden oder noch zu erarbeitenden Teilverkehrskonzepten ist besonders für die Teilnehmenden an den Veranstaltungen teilweise ggf. nicht ausreichend deutlich geworden. So gab es immer wieder Hinweise auf den Bedarf zu einem Kfz-Führungskonzept oder Parkraumkonzept im Stadtteil und Interesse an der Erstellung eines Radverkehrskonzepts oder Hinweise auf Maßnahmen für den Radverkehr, die im Rahmen des Fußverkehrskonzepts nur zur Kenntnis genommen werden konnten.

Empfohlen wird, dass es ein Stadtteilverkehrskonzept geben sollte mit dem Fokus auf der Nahmobilität, mit integriertem Fuß- und Radverkehrsnetz. Dies wurde beispielsweise in Berlin inzwischen mehrfach praktiziert. Weitere Bausteine sind verkehrsberuhigende Maßnahmen, ein Konzept zu Fahrradabstellanlagen und ggf. Parkraummanagementkonzept.

6.3.4 Schulwegepläne

Empfohlen wird weiterhin, Schulwegepläne erstellen zu lassen, wobei hier die Schulen federführend sein könnten, die Zusammenarbeit von Schule, Polizei,

Bezirksamt, Eltern und / oder Schülern aber gewährleistet werden muss. Für Grundschulen sind Schulwege zu Fuß der Schwerpunkt. Für Stadtteilschulen sind sowohl Wege zu Fuß und per Bus und Bahn als auch mit dem Rad zu berücksichtigen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat hierzu einen konkreten Leitfaden erstellen lassen.²³

6.3.5 Bewertung Beteiligungskonzept

Das Beteiligungskonzept hat sich aus Sicht der Gutachterbüros grundsätzlich bewährt, wobei die Anbindung an die bestehende Stadtteilkonferenz besonders positiv eingeschätzt wird. So konnten zahlreiche Personen eingebunden werden, die sich regelmäßig im Stadtteil an Diskussionen beteiligen oder in anderen Funktionen aktiv sind. Die Anzahl an Hinweisen zu Problemstellen hat die vorherigen Erwartungen übertroffen, was auch an der Zeit „zwischen den Jahren“ gelegen haben mag, die auch für aktive Personen zeitliche Freiräume erwarten ließ. Dies ist auch ein Zeichen dafür, dass sich bereits viele Personen zum Thema (und darüber hinaus) Gedanken gemacht haben und diese dann in die Online-Beteiligung eingeflossen sind.

Die Einrichtung einer eigenen, durch die Gutachterbüros gepflegten eigenen Webseite (<https://zu-fuss-in-hamburg-neustadt.de/>, nicht mehr online verfügbar) hat sich bewährt. Ermöglicht wurde eine zeitnahe Information über anstehende Termine und Ergebnisse der unterschiedlichen Beteiligungsformate.

Grundsätzlich nicht (vollständig) zu vermeiden bei der gewählten Abfolge der Beteiligungsformate ist, dass zahlreiche Hinweise auf Mängel und Defizite mehrfach, von verschiedenen Personen, teils aber auch mehrfach von den gleichen Personen bei verschiedenen Formaten gegeben wurden. Dies ist grundsätzlich nicht hinderlich, kann aber bei Personen, die an mehreren Veranstaltungen teilnehmen, zu gewissen Ermüdungseffekten führen. In den zeitlich begrenzten Formaten kann dies auch dazu führen, dass ggf. andere Diskussionen wegen Zeitmangels nicht hinreichend geführt werden können.

²³ www.bast.de/BAST_2017/DE/Publikationen/Medien/Schulweg/schulwegplan.html

6.4 Kostenannahmen für Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

6.4.1 Pauschale Kostenansätze

Kostenansätze für streckenbezogene Maßnahmen

Im Folgenden werden für die Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf die überschlägigen Umsetzungskosten auf Basis einer Kostenannahme (vorvertragliche Kostenschätzung) zusammengestellt. Hierfür werden die in Tab. 6-1 und Tab. 6-2 genannten pauschalen Kostenansätze herangezogen.

Maßnahme	Erläuterung	Kosten brutto incl. MwSt.
Grundausrüstung	Beidseitige Randmarkierung Partielle Mittelmarkierung Piktogramme, ggf. Richtungspfeile Kleinmaßnahmen, Verkehrszeichen	25 €/lfdm
Markierung	Markierungsmaßnahme über Standardmarkierung hinaus, auch Demarkierung vorhandener Markierung	10-40 €/lfdm (20 € beidseitige Schutzstreifen, 40 € beidseitige RFS mit flächiger Einfärbung)
Beleuchtung		60 €/lfdm
Deckenerneuerung (Fahrbahn)		50 €/m ²
Deckenerneuerung (Gehweg)		30 €/m ²
Deckensanierung (Gehweg)		10 €/m ²
Wegeneubau	Ohne Grunderwerb; Neubauansatz wird auch verwendet, wenn vorhandener Weg ≤ 2,50 m breit ist	100 €/m ²
Wegeausbau	wird für „anzuflickende“ Breite plus 1 m Übergang berechnet (inkl. einheitliche Deckschicht über Gesamtbreite)	85 €/m ²
Bordversatz	zusätzlich zu Wegeausbau	100 €/lfdm
Taktile Abtrennung Radweg von Gehweg		70 €/lfdm

Tab. 6-1 Pauschale Kostenansätze für streckenbezogene Maßnahmen (Preisstand 2019)

Maßnahme	Erläuterung	Kosten brutto, incl. MwSt.
Bordabsenkung	Längenunabhängiger Kostenansatz	5.000 €
Furt mit Einfärbung	Längenunabhängiger Kostenansatz	12.000 €
Ausbau Knotenpunktzufahrt mit Aufpflasterung		30.000 €
Neue LSA-Furt, abseits von Knotenpunkten		40.000 €
Anpassung LSA-Steuerung (ohne oder mit nur geringem Umbau)		20.000 € - 50.000 € wird berechnet mit 35.000 €
Signal- und markierungs- technische Umgestaltung von LSA-Knoten (ohne oder mit nur geringem Umbau)		120.000 €
Bauliche Umgestaltung von LSA- Knoten oder Signalisierung eines bisher nicht signalisierten Knotens		160.000 €
Umfassender Umbau großer Knoten bei Beibehaltung Signalisierung		250.000 €
Minikreisverkehr	Umbau einer bisher anderen Knotenart	200.000 €
Umbau kleiner Knoten ohne LSA		60.000 €
Mittelinsel ohne Bordversatz, Tiefenbau		25.000 € - 60.000 wird berechnet mit 40.000 €
Mittelinsel ohne Bordversatz, geklebt		10.000 €
Mittelinsel mit Bordversatz, Tiefenbau		60.000 € - 120.000 € wird berechnet mit 90.000 €
Umbau Busbucht zu Buskap		40.000 €
Bushäuschen versetzen		10.000 €
Herstellen einer Haltestelle (20,0m) mit Buskapstein und taktilem Element		50.000 €

Tab. 6-2 Pauschale Kostenansätze für Knotenpunkte und andere punktuelle Maßnahmen

6.4.2 Kostenannahmen

Die Kosten für die Maßnahmen eines möglichen „Schwerpunktprogrammes fußverkehrsfriendlye Neustadt“ werden insgesamt auf etwa 1,2 Mio. € geschätzt (Tab. 6-3).

Maßnahme	Beschreibung in Kapitel	Bemerkung	Kostenannahme
Fußverkehrs-LSA Ludwig-Erhard-Straße	6.1.1		40.000 €
KP Millerntordamm/Holstenwall; Neue FG-Furt	6.1.1		120.000 €
Holstenwall, Querungsstelle Bei Schuldts Stift	6.1.1	Maßnahme zusammen mit laufender LSBG-Planung	
Öffnung Große Wallanlagen Höhe Ludwig-Erhard-Straße	6.1.3		30.000 €
Aufwertung Unterführung Ludwig-Erhard-Straße	6.1.3	z. B Fahrstühle	300.000 €
LSA-Schaltung Stadthausbrücke	6.1.3	zwei LSA	70.000 €
LSA-Schaltung und Aufstellflächen Ludwig-Erhard-Straße / Englische Planke	6.1.3		120.000 €
Valentinskamp Mittelinsel ABC-Straße	6.1.4		40.000 €
Dammtorstraße Mittelinsel	6.1.4		90.000 €
Caffamacherreihe FGÜ	6.1.4		30.000 €
Kaiser-Wilhelm-Straße, eine Mittelinseln	6.1.4		40.000 €
Kreuzungsbereich Hütten/ Kurze-Straße Umgestaltung	6.1.5		60.000 €
Verbreiterung Gehweg Kurze Straße	6.1.5		19.000 €
Hütten Verbreiterung Gehwege	6.1.5		30.000 €
KP Enckeplatz/Neanderstraße, Umgestaltung	6.1.5		60.000 €
Barrierefreie Querungsanlagen Höhe Wexstraße und Alter Steinweg	6.1.6		60.000 €
Großneumarkt: Gehbahnen mit glattem Belag	6.1.6	Maßnahme bei vorgesehener Platzumgestaltung	
Düsternstraße: Umbau Parkstände zugunsten breiterer Gehwege	6.1.6		15.000 €
Michaelisstraße/Herrengraben: Einmündungstrichter	6.1.6		60.000 €
Summe			1.184.000 €

Tab. 6-3 Kostenannahme für die Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf

6.4.3 Gewichtung und Priorisierung der Maßnahmen

Zur Bewertung der Maßnahmen werden folgende Kriterien vorgeschlagen: Eine Gewichtung erfolgt im Hinblick auf die Sicherheit und den Komfort des Fußverkehrs.

Unabhängig von der vorliegenden Einstufung der Prioritäten nach der Bedeutung für den Fußverkehr sind die zeitlichen Umsetzungsmöglichkeiten, die sich aus anderen planerischen Zusammenhängen heraus ergeben, zu berücksichtigen. So spielen im Planungsprozess oft andere Rahmenbedingungen eine Rolle, wie z. B.

- Verlauf des Abstimmungsprozesses,
- planungsrechtliche Erfordernisse,
- Abhängigkeiten von anderen baulichen Vorhaben,
- Sicherstellung der Finanzierung.

Eine parallele Priorisierung schätzt diese Rahmenbedingungen ein und bewertet vor allem mögliche Konflikte mit Anforderungen anderer Verkehrsarten im Hinblick auf die zeitliche Umsetzbarkeit.

Gewichtung: Sicherheit und Komfort des Fußverkehrs			Sicherung von Überquerungen	Mindestflächen für die Fortbewegung	Barrierefreiheit	Komfort von Überquerungen	Komfort der Fortbewegung
			1	1	2	2	3
Priorisierung nach zeitlicher Umsetzbarkeit	Kurzfristig	ohne Konflikte mit Anforderungen anderer Verkehrsarten	K				
	Mittelfristig	Konflikte mit ruhendem Verkehr	M - KRV				
		Umsetzung im Rahmen anderer Vorhaben	M - AV				
		Höherer Aufwand	M – Aufwand				
	Langfristig	Konflikte mit Anforderungen ÖPNV	L – K ÖV				
		Konflikt mit Anforderungen fließender Kfz-Verkehr	L – K Kfz				

Tab. 6-4 Matrix zur Gewichtung und Priorisierung der Maßnahmen

Die folgende Tabelle stellt die Gewichtung und die zeitliche Priorisierung für die hier betrachteten Maßnahmen zusammen.

Maßnahme	Gewichtung für die Sicherheit und den Komfort des Fußverkehrs	Priorisierung nach Umsetzungszeitraum	Bemerkung
Fußverkehrs-LSA Ludwig-Erhard-Straße	1	L - K Kfz	
KP Millerntordamm/Holstenwall; Neue FG-Furt	1	L - K Kfz	
Holstenwall, Querungsstelle Bei Schuldts Stift	1	M - AV	Maßnahme zusammen mit laufender LSBG-Planung
Öffnung Große Wallanlagen Höhe Ludwig-Erhard-Straße	2	K	
Aufwertung Unterführung Ludwig-Erhard-Straße	2	M - Aufwand	
LSA-Schaltung Stadthausbrücke	2	L - K Kfz	
LSA-Schaltung und Aufstellflächen Ludwig-Erhard-Straße/Englische Planke	1	L - K Kfz	
Valentinskamp Mittelinsel ABC-Straße	1	K	
Dammtorstraße Mittelinsel	1	L - K ÖV	
Caffamacherreihe FGÜ	2	M	Einhaltung der Einsatzbereiche nach R-FGÜ erst nach Abschluss Baumaßnahmen zu prüfen
Kaiser-Wilhelm-Straße, eine Mittelinsel	2	M	nach Fertigstellung Axel-Springer-Quartier
Kreuzungsbereich Hütten/ Kurze-Straße Umgestaltung	1	M - Aufwand	
Verbreiterung Gehweg Kurze Straße	1	M - K RV	
Hütten Verbreiterung Gehwege	1	M - K RV	
KP Enckeplatz/Neanderstraße, Umgestaltung	2	M	
Barrierefreie Querungsanlagen Höhe Wexstraße und Alter Steinweg	2	K	
Großneumarkt: Gehbahnen mit glattem Belag	2	M	Maßnahme bei vorgesehener Platzumgestaltung
Düsternstraße: Umbau Parkstände zugunsten breiterer Gehwege	2	M - K RV	
Michaelisstraße/Herrengaben: Einmündungstrichter	2	M	

Tab. 6-5 Gewichtung und Priorisierung der Maßnahmen

7 Zusammenfassung

Das vorliegende Fußverkehrskonzept für den Stadtteil Neustadt ist das erste im Bezirk Hamburg-Mitte. In diesem dicht bebauten Stadtteil, der auch Teile der City von Hamburg mit großer Dichte von Arbeitsplätzen und zahlreichen Geschäften und Dienstleistungsangeboten umfasst, außerdem auch wichtige touristische Ziele wie die Landungsbrücken und den Michel, hat der Fußverkehr besonders große Bedeutung.

Als Probleme erweisen sich - neben teils problematischen oder trotz des Bedarfs fehlenden Querungen an stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen - vor allem die teils engen und mit zusätzlichen Nutzungen belegten Gehwege sowie teilweise nur unkomfortabel nutzbaren Querungsstellen. Als Maßnahmen mit besonderem Handlungsbedarf, die Bestandteil eines möglichen „Schwerpunktprogrammes fußverkehrsfreundliche Neustadt“ sein können, werden insbesondere zusätzliche Querungsanlagen an stark befahrenen Straßen vorgeschlagen.

Besonders bedeutsam und beim Dialogforum als wichtigste Maßnahme eingeschätzt ist dabei eine Verbesserung der Querung der Ludwig-Erhard-Straße. Diese Querung würde wesentliche Anteile des stadtteilbezogenen Querungsverkehrs auf sich ziehen.

Weitere neue Querungsanlagen werden an der Kaiser-Wilhelm-Straße, der Caffamacherreihe, am Valentinskamp und an der Dammtorstraße empfohlen. Am Holstenwall ist eine neue Querung Höhe Bei Schulds Stift sinnvoll, wenn ein Zugang aus den Wohngebieten der Neustadt zu den Großen Wallanlagen ermöglicht werden kann. In Höhe Ludwig-Erhard-Straße / Holstenwall wird ein weiterer neuer Zugang zu den Großen Wallanlagen empfohlen.

An bestehenden Querungsanlagen wird eine Verkürzung der Wartezeiten empfohlen, für einzelne Stellen wie entlang der Stadthausbrücke ist auch eine Prüfung auf Notwendigkeit und infolge der neuen Nutzung durch die Stadthöfe ggf. Ersatz durch linienhafte Querungsangebote vorzunehmen.

Die Kosten für die Maßnahmen eines möglichen „Schwerpunktprogrammes fußverkehrsfreundliche Neustadt“ werden insgesamt auf etwa 1,2 Mio. € geschätzt.

Im Bestand sollen schrittweise die Lichtsignalanlagen (LSA), aber auch andere Querungsstellen und Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden. An LSA sind insbesondere auch Vibrationssignalgeber nachzurüsten. Akustische Signalgeber werden bisher im Stadtteil noch kaum verwendet, hier besteht besonderer Nachholbedarf.

Flächen- bzw. linienhaft sollen Nutzungen von den Gehwegen auf andere Flächen verlagert werden, indem Flächen für den fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehr umgenutzt werden (z. B. Außengastronomie von Gehwegen auf bisher zum Parken genutzte Fläche). Ebenso soll störendes Fahrradparken durch hochwertige Angebote wie Fahrradbügel an geeignete Stellen verlagert werden, auch hier

teilweise auf bisher zum Parken genutzte Flächen. Als willkommener Nebeneffekt ergeben sich dadurch oft verbesserte Sichtbedingungen zum Queren von Fahrbahnen.

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen sind auf Konzeptebene erarbeitet worden und benötigen eine vertiefende Einzelfallprüfung und Planung, bevor sie realisiert werden können.

8 Literatur

- BECKMANN/ WULFHORST 2003: Nahmobilität – eine gleichermaßen bedeutsame wie vernachlässigte Mobilitätskategorie. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Kap. 2.1.3.2
- FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) 2002: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002). Köln
- FGSV 2006: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln
- FGSV 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Köln
- FGSV 2010: Hinweise zu Straßenräumen mit hohem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens. Köln
- FGSV 2010: Hinweise zur Integration der Belange von Kindern in die Verkehrsplanung. Köln
- FGSV 2011: Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA). Köln
- FGSV 2012: Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung. Köln
- FHH 2017: Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen“ (ReStra). Hamburg. Hierin Einführung der nachfolgend genannten Regelwerke der FGSV mit einzelnen Spezifizierungen für Hamburg.
- FHH, FREIE UND HANSESTADT HAMBURG 2017: Mobilität in Hamburg – Die Ziele. Leitbild und Handlungsziele der Verkehrsentwicklungsplanung in Hamburg. Hamburg
- KRAUSE, JULIANE 2013: Fußverkehr: Nahmobilität mit Zukunft. In: Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.). Urbane Räume in Bewegung. Für Klaus. J. Beckmann zum 65. Geburtstag. Sonderveröffentlichung; S. 313-328. Berlin
- R-FGÜ 2001: FGSV / BMVBW (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Hg.): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen. Köln
- SOZIALVERBAND VDK DEUTSCHLAND E. V. (HG.) 2008: Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung. Bearbeitung: Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität GmbH (IbGM) Institut für Mobilität und Verkehr (imove). Bonn
- STADT WIEN, MA 18 STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG 2008: Gehen in Wien. Werkstattberichte Nr. 68. Wien
- UDV, Unfallforschung der Versicherer 2012. Diagonalquerung. Unfallforschung kommunal Nr.11. Berlin
- UDV 2016: Unfalltypenkatalog. Leitfaden zur Bestimmung des Unfalltyps. Berlin

A **Anhänge**

Netzplan

Plan der Unfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden

Plan mit Hinweisen aus der Online-Beteiligung

Maßnahmenpläne

Fußverkehrskonzept Hamburg-Neustadt

Stadtspaziergang am 19. Januar 2019

Anlage 4.1

Stadtspaziergang am 19. Januar 2019

Protokoll

Fußverkehrskonzept Hamburg–Neustadt Stadtspaziergang am 19. Januar 2019

Ablauf

An dem Stadtspaziergang haben zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung 46 Personen teilgenommen. Nach der Begrüßung erläuterte Frau Krause vom Büro plan & rat kurz den Verlauf des Stadtspaziergangs. Die Führung übernahm Herr Gündel (PGV-Alrutz). Den Teilnehmenden wurden Routenpläne ausgehändigt.

An den insgesamt neun Haltepunkten wurden nach einer kurzen Beschreibung der Situation die Anmerkungen und mögliche Verbesserungsvorschläge der Teilnehmenden aufgenommen.

Die Abschlussbesprechung mit wärmendem Kaffee fand im Gemeindehaus St. Michaelis statt. An der Abschlussbesprechung haben noch 32 Personen teilgenommen.

Weitere Anmerkungen zur Verkehrssituation im Quartier:

Allgemein

- Online erhobene Daten allen zur Verfügung stellen.
- Grundsätzlich soll im Wohngebiet nicht so schnell gefahren werden (können).
- Ein Schleifensystem, wie z.B. in Valencia, wurde als Positiv-Beispiel benannt.
- Die Neustadt ist von Wasser geprägt, Fleete besser erfahrbar machen.
- Warum Tempo 50 an Seewartenstraße –Neumayerstraße?

Kreuzung Ludwig-Erhard-Straße / Englische Planke

- An der Lichtsignalanlage (LSA) vom Bismarckdenkmal könnte die Fußgängerfurt 10 sec früher auf Grün schalten, ohne jemanden zu behindern.
- An der Ampelkreuzung stehen morgens oft auch LKW im Rückstau auf den Fußgängerfurten, so dass Schüler sich darum herumschlängeln müssen oder mehrere Ampelhasen brauchen, bis sie sicher queren können.
- Die natürliche Querung ist die vom Michel-Vorplatz direkt zum Großneumarkt.

Ditmar-Koel-Straße

- Die verbleibenden Gehwegbreiten sind im Sommer wegen der Außengastronomie unzumutbar.
- Hier ist eine Fußgängerzone vorstellbar, wegen starker Nutzung durch Außengastronomie.
- Täglich und auch im Jahresverlauf immer längere Nutzungszeiten für Außengastronomie werden kritisch gesehen.
- Mit Kindern ist auf den Gehwegen nichts zu machen, z.B. legales Radfahren, Rollern.

- Schleichverkehr, wenn auf Vorsetzen Ampeln und Staus umfahren werden.
- Beim Hafengeburtstag wird die Kfz-restriktive Regelung als vorbildlich empfunden

Zeughausmarkt

- Bei der Querung an der Ludwig-Erhard-Straße ergeben sich besondere Gefährdungen, weil beide Teilfurten zueinander versetzt geschaltet werden.
- Rund um den Zeughausmarkt fahren insbesondere Taxis häufig zu schnell, ebenso im Verlauf der Zeughausstraße - Neumayerstraße zur Seewartenstraße.
- Die Nutzung als großflächiger Parkplatz wird dem historischen Platz nicht gerecht.
- Der Fußweg zur Querung der Ludwig-Erhard-Straße wird durch die parkenden Kfz behindert.

Bezirksamt Hamburg-Mitte

- Es wird bemängelt, dass während der Privatnutzung durch Axel Springer das Gebäude auch am Wochenende zu durchqueren war, dies jetzt aber nicht mehr der Fall ist. Vermutet wird, dass ein Nutzungsrecht festgeschrieben wurde, dass jetzt missachtet wird.

Wallanlagen

- Es wird bemängelt, dass in den an sich autofreien Wallanlagen sehr häufig Autoverkehr stattfindet (z. B. Gartenbaubetriebe).

Stadtspaziergang Hamburg-Neustadt

am 19.01.2019



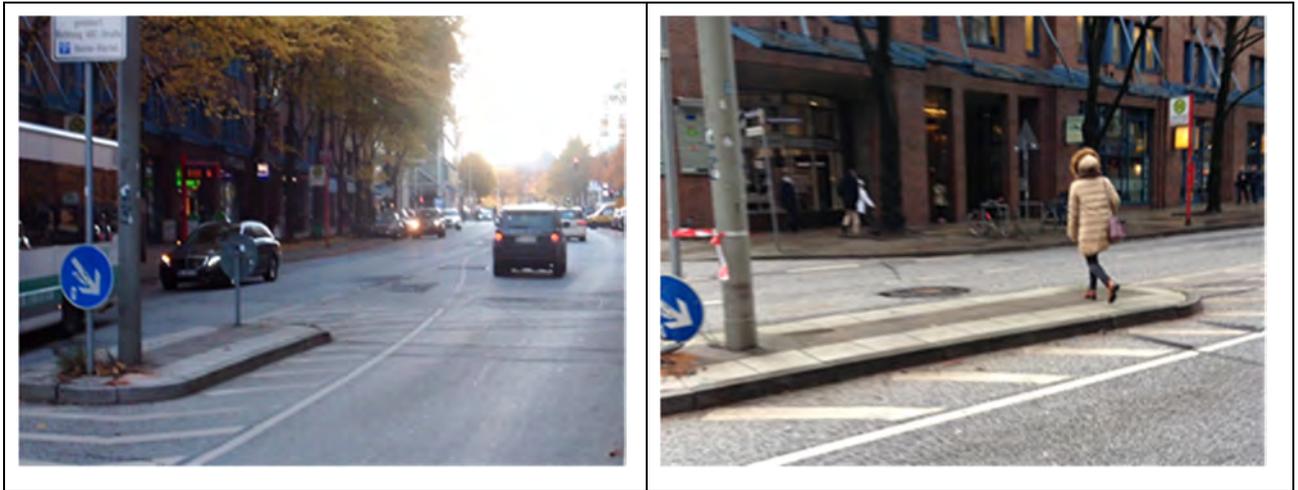
Treffpunkt:

Bezirksamt Hamburg-
Mitte, Eingang
Caffamacherreihe 1-3

- HP 1** Valentinskamp / Neue
ABC-Straße
- HP 2** Dammtordamm
- HP 3** Valentinskamp/
Caffamacherreihe
- HP 4** Hütten / Bei Schulds Stift /
Kurze Straße
- HP 5** Kohlhöfen / Jan-
Valkenburg-Straße
- HP 6** Großneumarkt
- HP 7** Ludwig-Erhard-Straße,
Unterführung
- HP 8** Michelwiese
- HP 9** Englische Planke am
Michel



Haltepunkt Nr.1 : Valentinskamp / Neue ABC-Straße



Situationsbeschreibung:

Der Valentinskamp ist eine Geschäftsstraße in Innenstadtlage. An der Neuen ABC-Straßen besteht erhöhter Querungsbedarf, verstärkt wenn Busse hier halten (bei Umleitungen wegen Sperrungen am Jungfernstieg). Hier sind Flächen in Fahrbahnmitteln verfügbar, die bereits für eine Insel genutzt werden, die aber nicht als Querungsstelle ausgebaut ist. Am Fahrbahnrand erschweren parkende Kfz den Zugang zur Fahrbahn und die Sichtbeziehungen. Für sehr wenige Kfz aus einer Grundstückszufahrt ist hingegen bei der Markierung die Führung bei der Markierung berücksichtigt worden. Der Valentinskamp wird absehbar umgebaut. Einsatzmöglichkeit für eine oder zwei Mittelinseln. Ähnlicher Querungsbedarf besteht z.B. auch an der Kaiser-Wilhelm-Straße.

Anmerkungen:

- Das Bezirksamt Hamburg-Mitte plant, für die Veloroute die Straße neu zu gestalten. Geplant sind zwei Radfahrstreifen bei nur je einem Fahrstreifen für den Autoverkehr, ohne dass die Borde versetzt werden.
- Radfahrende Richtung Gänsemarkt sind wegen des Gefälles schnell unterwegs, dass sollte auch bei der Anlage der Querungsstelle bedacht werden.
- Die Bäume sollen erhalten bleiben, ggf. besser geschützt werden als bisher, z. B. durch größere Baumscheiben, Anlage eines Zauns.

Vorschläge:

- Zebrastreifen, Verengung auf einen Fahrstreifen.
- Mittelinsel zur Überquerungshilfe ausbauen.
- Zu Fuss Gehende sollen die bestehenden Ampeln nutzen, eine Querung an dieser Stelle sei nicht nötig.
- Erwiderung : Es ist der Anspruch der Planung, Fehlverhalten feststellen, bei häufigem Fehlverhalten Fachkenntnisse dazu nutzen, um Maßnahmen daraus abzuleiten.

Haltepunkt Nr.2 : Dammtorstraße



Situationsbeschreibung:

Die Dammtorstraße ist eine örtliche Geschäftsstraße mit bis zu 19.000 Kfz pro Tag und einer sehr starken Belastung mit Linienbussen. Die Straße wurde jüngst umgebaut aus Anlass der Busbeschleunigung. Die Gehwege sind meist breit ausgebaut, der Radverkehr findet auf der Fahrbahn statt. Es bestehen drei Fahrstreifen für den Autoverkehr, es gilt Tempo 50. Auf beiden Straßenseiten liegen etliche Ziele. Die beiden signalgesicherten Querungsstellen sind 160 m auseinander. Zu Fuß Gehende überqueren häufig direkt und ohne Schutz, auch in teils größeren Gruppen. Es gibt keine gesicherten Aufstellflächen, obwohl für Straßen wie diese in den bundesweiten Regelwerken ein Mittelstreifen empfohlen wird, um linienhaftes Überqueren zu ermöglichen (bei Tempo 30 oder 50). In diesem Abschnitt kam es wie auch an der Haltestelle Stephansplatz zu mehreren Unfällen.

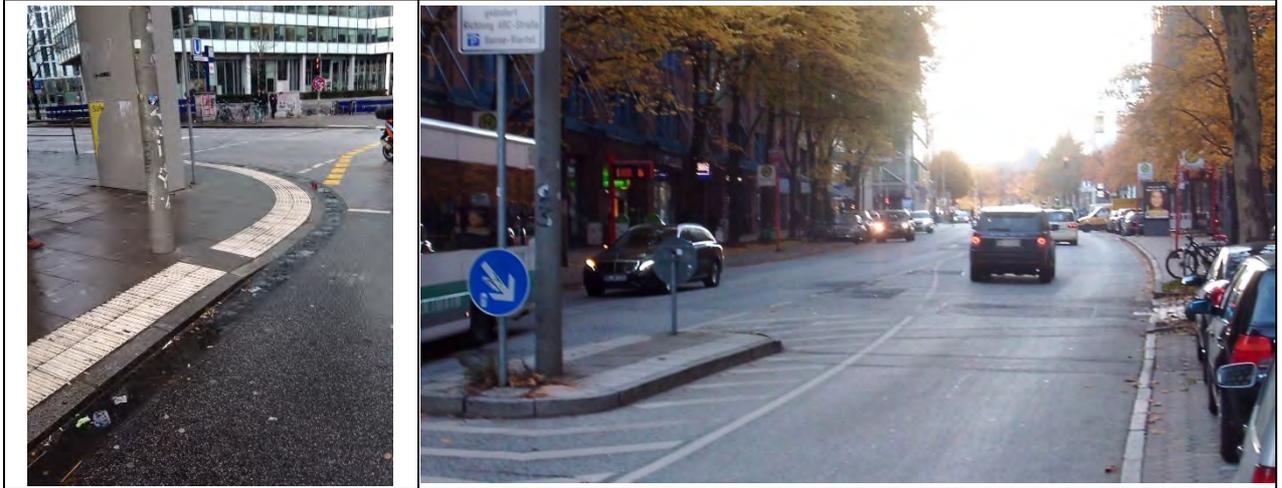
Anmerkungen:

- Ein besonders starker Querungsbedarf besteht zur „Rush-Hour“ an der Oper: Vorstellungsbeginn und -schluss, zu Parkhäusern und Restaurants auf der Westseite, besonders dann sind auch viele Senioren unterwegs.
- In der Mittagszeit/ -pausen sind besonders viele Querungen zu beobachten.
- Im Bereich der Oper sind häufig auch Kinder unterwegs (Knabenchor mit 100 Kindern, Musikkindergarten).
- Obwohl gerade neu eingerichtet, wird die Gestaltung des Dammtordamms mit Radfahrstreifen und Führung des Radverkehrs im Einmündungsbereich Richtung Valentinskamp und Gänsemarkt als „Fehlplanung“ bezeichnet.
- Am Radfahrstreifen wird kritisiert, dass dieser nicht durchgängig markiert ist Richtung Gänsemarkt.

Vorschläge:

- Tempo 30 einrichten.
- Zebrastreifen im Querungsbereich zur Oper.
- Brücke über die Fahrbahn, mit direktem Zugang in die Oper hinein.

Haltepunkt Nr.3 : Valentinskamp/ Caffamacherreihe



Situationsbeschreibung:

Die Kreuzung ist signalisiert. Im Bestand sind die Querungen für den Fußverkehr an drei von vier Armen so geregelt, dass gleichzeitig Grün mit abbiegenden Kfz geschaltet ist. Der vierte Arm der Kreuzung hat keine Signalsicherung, d.h. querender Fußverkehr muss schauen, von wo Kfz kommen können. Mit rechts, vor allem aber auch mit links abbiegenden Kfz ist eine gleichzeitige Grünphase regelmäßig problematisch. Auch in der Neustadt ist das im Unfallgeschehen auffällig, auch an anderen Knotenpunkten. An den Fußverkehrsfurten sind Bodenindikatoren verbaut, mit der in Hamburg künftig standardmäßigen „differenzierten Bordhöhe“ von 6 cm für Sehbehinderte und 0 cm für Rollator-Nutzende und Rollstühle.

Eine Signalisierung der vierten Furt ist konkret geplant. Die Problematik mit „bedingt verträglichen Abbiegern“ wird damit aber vermutlich nicht gelöst.

Anmerkungen:

Vorschläge:

- Eckausrundungen kleiner machen, um Abbieger zu verlangsamen.
- „Rundumgrün“ einrichten über alle Knotenarme (Problem: was machen mit Radfahrerenden, die abbiegen?).
- Countdown-Ampel, wie schon am Gänsemarkt, aber gegensätzliche Einschätzungen zur Wirksamkeit.
- Kreisverkehr mit Zebrastreifen an allen vier Zufahrten.

Haltepunkt Nr. 4 : Hütten / Bei Schuldts Stift / Kurze Straße



Situationsbeschreibung:

Die Kreuzung liegt im Zugangsbereich der Rudolf-Roß-Grundschule und der Stadtteilschule Am Hafen (bis 10. Klasse), und auch von der Bushaltestelle Handwerkskammer. Die Kurze Straße ist Zugangsweg zu beiden Schulen. Die Straßenecken sind zeitweise zugeparkt. Oftmals stehen zusätzlich Mülltonnen im Eckbereich. Der Gehweg Kurze Straße Südseite ist leicht umwegig angelegt, es bestehen Trampelpfade. In der Kurzen Straße, Nordseite stehen Fahrräder an Schutzbügeln und Schildermasten, was die nutzbare Gehwegbreite stark verringert. Die Straßenzüge sind durch dichten ruhenden PKW-Verkehr und abgestellte Fahrräder (teils auch Schrotträder) gekennzeichnet. Wegen des Grobpfisters im Fahrbahnbereich Hütten weichen Radfahrende oft auf die glatteren Gehwege aus, wo Konflikte mit zu Fuß Gehenden möglich sind. Fußgängerquerungen im Kreuzungsbereich sind häufig durch sichtbehindernde abgestellte PKW erschwert.

Anmerkungen:

- Problematisch ist der Elternbringverkehr (20 Pkw morgens bei 300 Schulkindern).
- Besonders von Taxen werden die Straßen Pilatuspool/ Hütten genutzt (Zufahrt zu den Hotels Motel One etc.).
- Hütten, Ostseite von Süden als Hauptzugangsweg zur Grundschule, auch für Neustadt-Süd. Die querparkenden Autos engen die Fußwegbreite ein. Der Gehweg ist dunkel, Tretminen/ Hundekot vorhanden.
- Die Stadtteilschule Am Hafen hat drei Standorte, es fehlt ein Wegekonzept zwischen den Standorten.
- Sonntags hier wie anderswo (FGZ Petersstraße) keine Parkraumkontrollen, daher dann hoher Parkdruck.
- Die Drive Now-Parkplätze sollten nicht direkt im Schuleingangsbereich sein. Diese werden auch von Eltern genutzt, beim Zurücksetzen und Ausfahren kommt es zu Problemen mit Kindern, die zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule kommen.
- Benachbart: Auch Querung Hütten Höhe Enckeplatz ist problematisch.
- Benachbart: Querung Holstenwall, ein Zugang zu den Wallanlagen fehlt.

Vorschläge:

- Die Straße Hütten als Veloroute im Stadtteil ausbauen, auch zwischen den verschiedenen Schulstandorten: Fahrradstraße einrichten, Kopfsteinpflaster entfernen.
- Schleichverkehr Richtung Michelkreuzung (Ludwig-Ehrhard-Straße) unterbinden („spart drei Ampeln“).
- Bessere Erkennbarkeit, dass hier eine Schule ist. Als Positivbeispiel wird die „Tor zur Welt-Schule“ in Wilhelmsburg genannt
- Kreuzung Hütten/ Bei Schulds Stift/ Kurze Straße
 - als Kreisverkehr gestalten
 - Aufpflasterungen, Bodenwellen, um Durchfahrende zu verlangsamen
 - Zuparken an Ecken verhindern
- Fahrradweg statt Kopfsteinpflaster.
- Querparken an Hütten-Ostseite durch Borde oder Stopper so regeln, dass mehr Platz auf Gehweg bleibt, Kiss and Ride / Elternhaltestelle in größerer Entfernung zur Kurzen Straße.
- Elternbringverkehr „sozial ächten“.
- Parken und Halten klarer reglementieren.

Haltepunkt Nr. 5 : Kohlhöfen / Jan-Valkenburg-Straße



Situationsbeschreibung:

Kohlhöfen ist die zentrale Straße im Quartier und Zulaufweg zu den Schulen wie auch zum Großneumarkt als Stadtteilzentrum. Auf beiden Straßenseiten befinden sich zahlreiche Fußgängerziele, so dass Überquerungen notwendig sind.

Für die Schulwege sind Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) angelegt. Die Gehwege sind im Sommerhalbjahr durch Außengastronomie verengt. Es ergeben sich Verengungen auf teilweise nur 1,50 m, so dass Gegenverkehr oder bedienendes Personal abgewartet werden muss, um durchgehen zu können (was allerdings im Portugiesenviertel oder der Wexstraße noch häufiger und krasser vorkommt). Östlich Kohlhöfen gibt es einen Spielplatz in der Blockmitte, der durch einen Weg von Kohlhöfen aus erreicht werden kann (nördlich Einmündung Jan-Valkenburg-Straße).

Anmerkungen:

- Der Spielplatz östlich Kohlhöfen wird stark durch Obdachlose genutzt, Eltern trauen sich kaum mit ihren Kindern auf den Spielplatz. Andererseits ist der Spielplatz auch für Erwachsene ein beliebter Aufenthaltsort. Er wird auch von der Stadtteilschule genutzt.
- Der Zugang zur Schule über die Jan-Walkenburg-Straße ist nur für Lehrkräfte vorgesehen. Es gibt dort auch Parkplätze für die Lehrkräfte. Der Hol- und Bringverkehr führte zu Problemen, deshalb wurde der Zugang zur Schule an dieser Stelle unterbunden. Zentraler Zugang über den Eingang Kurze Straße.
- Markusstraße: der Radverkehr ist in der Einbahnstraße freigegeben, wegen der geringen Fahrbahnbreite wird auf dem Gehweg geradelt: Behinderungen des Fußverkehrs im Zugang zur Kita. In diesem Bereich ist Inklusionsspielplatz geplant.

Vorschläge:

- Beschilderung an Spielplatz in verschiedenen Sprachen.
- Der ganze Bereich rund um die Schulen sollte als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden (Schrittgeschwindigkeit), die Fahrbahn sollte auf Gehwegniveau angehoben werden.
- Alternativ wäre auch ein Taschen- oder Schleifenkonzept für die Führung des Autoverkehrs denkbar.
- Markusstraße: Wegfall von Parkplätzen auf einer Seite.

Haltepunkt Nr. 6 : Großneumarkt



Situationsbeschreibung:

Der Großneumarkt ist das Stadtteilzentrum in der Neustadt, mit Geschäften, Restaurants und Wochenmarkt sowie Parkplätzen und Stadtraststation. Wenn nicht Wochenmarkt ist, besteht die Belebung vor allem an den Platzrändern, im Sommerhalbjahr mit viel Außengastronomie. Es gibt große Bäume und zahlreiche parkende Autos, obwohl in der Umgebung zahlreiche Tiefgaragen bestehen. Es fehlen Fahrradabstellanlagen was an zahlreichen ungeordnet abgestellten Rädern zu erkennen ist.

Anmerkungen:

Großneumarkt

- Sehr deutliche Negativbewertung zur aktuellen Gestaltung: grobes Pflaster, kaum zugänglich wegen Schranken, für Rollstuhlfahrende fast nicht erreichbar.
- Falsche Prioritäten: 4 Zufahrten für Marktbesucher einmal die Woche, aber für Fußverkehr sehr umständliche Wegführungen mit Hindernissen durch parkende Autos, Wall, Schranken.
- Es wird darüber informiert, dass es einen Beschluss der Bezirksversammlung zur Neugestaltung des Großneumarktes gibt.
- Der Taxenparkplatz wird kaum genutzt.
- Es fehlen Sitzmöglichkeiten, diese sind lediglich bei der Außengastronomie vorhanden.
- Es gibt keine öffentlichen Toiletten mehr (lediglich die bei der Eisdiele kann man diese nutzen), Bedarf vorhanden, auch wegen der Obdachlosen.
- Beleuchtung nicht mehr stadtgerecht.

Wexstraße

- Radfahrende radeln oft auf den ohnehin sehr schmalen Gehwegen.
- Die Straße wird oft von Taxis und Schleichverkehr genutzt.
- Es wird zu und zu schnell gefahren,
- Zu hohe Borde .

Vorschläge:

Großneumarkt

- Zugänge an Schranken vereinfachen, z. B. durch versenkbare Poller.
- Mehr glattes Pflaster, Wegesystem über den Platz verbessern (Wall im Westen wird kritisiert)
- Öffentliche Toilettenanlage einrichten.
- Rückbau zwei Fahrbahnen im Norden des Platzes.
- Gestaltungskonzept unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erstellen.

Wexstraße

- Freigabe Radverkehr in Gegenrichtung zur Einbahnstraße.
- Zebrastreifen im Einmündungsbereich zum Großneumarkt.
- Bordsteinabsenkungen.
- Wenn Sperrung Wexstraße, dann auch Brüderstraße bedenken.

Haltepunkt Nr. 7 : Ludwig-Erhard-Straße, Unterführung



Situationsbeschreibung:

Die Ludwig-Erhard-Straße ist eine sehr stark belastete Hauptverkehrsstraße (DTV bis zu 55.000 Kfz werktags, fast 4.000 Kfz des Schwerverkehrs). Die Fußverkehrs-Verbindung z.B. vom S-Bahnhof Stadthausbrücke zum Michel wird durch die Ludwig-Erhard-Straße unterbrochen. Für die Querung der Fahrbahn ist eine Unterführung vorhanden, mit Rolltreppen im Wechselrichtungsbetrieb, aber ohne Aufzüge. Zu beobachten sind ebenerdige Querungen. Dabei kam es mehrfach zu folgenschweren Unfällen, besonders bei Dunkelheit. Mindestens vereinzelt sind dabei auch überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr von Bedeutung gewesen, oft aber auch Sichtbehinderungen durch Kfz auf den anderen Fahrstreifen. Am Ausgang aus der Unterführung muss der Radweg überquert werden. Radfahrende sind hier wegen des Gefälles mit erhöhter Geschwindigkeit unterwegs. Auch hier kam es zu mehreren Unfällen, teilweise aber auch im Zusammenhang mit Fußverkehr auf dem Radweg oder ausweichenden Radfahrern auf dem Gehweg.

Anmerkungen:

- Es gab vor zwei Jahren einen Wettbewerb von Studierenden zur Gestaltung der Unterführung mit guten Vorschlägen.
- Ein großer Anteil der Anwesenden hat die Fahrbahn schon oberirdisch überquert
- Die bedeutsamere, aber ganz fehlende Querungsstelle ist zwischen Michel-Vorplatz und Großneumarkt, historisch und auch für aktuelle Wegebeziehungen, auch von Touristen genutzt (Hafen → Michel → Rathaus).
- In der Unterführung schlafen auch tagsüber Menschen, sie wird nicht als sozial sicher empfunden.
- Die Rolltreppen sind häufig nicht in Funktion.

Vorschläge:

- Barrierefreie Gestaltung, eher mit lichten Rampen als mit Aufzügen.
- ebenerdige Querung, aber ggf. nahe Michel der bessere / stärker genutzte Standort?
- Unterführung durch Graffitikünstler gestalten lassen, dann gibt es nicht immer neue Schmierereien.

Haltepunkt Nr. 8 : Michelwiese



Situationsbeschreibung:

Die Michelwiese ist eine der wenigen größeren Grünflächen im Stadtteil. Es gibt eine Liegewiese und einen Hundenauslaufbereich. Es ist ein Treffpunkt. Die Wege sind als gemeinsame Führungen von Fuß- und Radverkehr angelegt, was vor allem bei höheren Verkehrsaufkommen problematisch sein kann. Die Rampe auf der Westseite wird sowohl vom Radverkehr als auch von Behinderten genutzt. Hier sind Radfahrende dann wegen des Gefälles oft zu schnell unterwegs.

Anmerkungen:

- Flächen für Fuß- und Radverkehr nebeneinander zu eng, werden regelmäßig fehlgenutzt
- An Rampe an Westseite besteht Bedarf.
- Einseitiger Radweg an Venusberg führt zu Fehlnutzungen.
- Die Barrierefreiheit wird als gut eingestuft.

Vorschläge:

- Klare Wegeführung für den Radverkehr von Englische Planke bis Ditmar-Koel-Straße.
- Aufbringen von Fahrradpiktogrammen.

Haltepunkt Nr. 9 : Englische Planke am Michel



Situationsbeschreibung:

Die Englische Planke ist der zentrale Zugangsbereich zum Michel. Es ist ein Unfallhäufungsbereich, ggf. auch weil Touristen auf der Fahrbahn Fotos machen etc. Vorschlag aus Internetbeteiligung: Verzicht auf Durchfahrtsverkehr, Busse an Ludwig-Erhard-Straße parken lassen (dort aber Konflikt mit Radweg bergab).

Einzelne Unfälle auch im Zusammenhang mit dem Zebrastreifen, ggf. mit Sichtbehinderungen dort oder mit Linksabbiegen in die Gerstäckerstraße.

Westseite mit Schrägparken. Zahlreiche Touristenbusse, da deren Ausstiegsstelle südlich des Michels an dieser sonst wenig frequentierten Straße liegt.

Anmerkungen:

- Die Englische Planke ist keineswegs ruhig, da sie oft zum indirekten Linksabbiegen von der Ludwig-Erhard-Straße (West) zur Neanderstraße genutzt wird, mit Wenden an der Gerstäckerstraße.
- Der Schulweg aus der Neustadt-Süd verläuft hier und quert an der Ludwig-Erhard-Straße, neben der morgens oft zugestauten Fahrbahn sind auch schnell fahrende Radfahrende auf den Radwegen ein Problem.
- Auf der Ostseite Englische Planke nahe dem Zebrastreifen ist der Fußweg zu schmal, wenn dort Touristen stehen muss man auf die Fahrbahn ausweichen..

Vorschläge:

- Sicherstellen ausreichender Fußwegbreiten.

Anlage 4.2

Protokoll

Fußverkehrskonzept HH-Neustadt

Dialogforum am 06. Februar 2019

Uhrzeit: 17.30 bis 21.00 Uhr

An dem Dialogforum haben 26 Personen teilgenommen, darunter Vertreterinnen und Vertreter des Fachamtes Management des öffentlichen Raumes, Bezirksamt Hamburg-Mitte, der Stadtteilkonferenz, der Institutionen in der Neustadt, interessierte Bürgerinnen und Bürger und das Planungsteam.

Anlagen:

- Anlage 1 Präsentation Fußverkehrskonzept Hamburg
- Anlage 2 Tisch 1 „Netzkonzeption“ (Zusammenstellung der Nennungen)
- Anlage 3 Tisch 2 „Rund um die Schulen“ (Zusammenstellung der Nennungen)
- Anlage 4 Tisch 3 „Querungen von Hauptverkehrsstraßen“ (Zusammenstellung der Nennungen)
- Anlage 5 „Wichtigste Maßnahmen (Zusammenstellung der Nennungen)

TOP	
TOP 1	<p>Begrüßung</p> <p>Frau Ganter, Koordinatorin Radverkehr im Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Bezirksamt Hamburg-Mitte, begrüßt die Teilnehmenden der Stadtteilkonferenz. In ihrer kurzen Einführung macht sie deutlich, dass der Fußverkehrsplanung gemäß dem politischen Beschluss der BV vom Mai 2018 in der Neustadt stärkere Bedeutung eingeräumt werden soll. Es sollen Prioritäten gesetzt werden, wo der Handlungsbedarf aus Sicht des Fußverkehrs am größten ist. Die Umsetzung kann über laufende Planungsvorhaben oder im Rahmen des Unterhaltes nach und nach realisiert werden. Das Konzept, das im Frühjahr vorliegen wird, kann die Grundlage für Fußverkehrskonzepte in weiteren Stadtteilen sein. Den Stadtteil Neustadt bezeichnet sie als Pilotprojekt auf diesem Weg. Sie verweist auf die laufende online-Beteiligung, die noch bis zum 17.01.2019 zugänglich ist.</p> <p>Sie stellt die Planungsbüros PGV-Alrutz Hannover und plan & rat vor und begrüßt die Herren Bohle und Gündel von der PGV-Alrutz und Frau Krause vom Büro plan & rat. Sie übergibt das Wort an Frau Krause.</p> <p>Frau Krause begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls herzlich und stellt den Ablauf des Dialogforumsvor.</p> <p>Ziel des Dialogforums sei es, zusammen mögliche Maßnahmen für bessere Bedingungen im Quartier zu erarbeiten.</p>

TOP	
TOP 2	<p>Fußverkehrskonzept HH-Neustadt: Arbeitsschritte – Ziele – wesentliche Mängel</p> <p>Herr Bohle nennt in seiner kurzen Einführung die Ziele der Fußverkehrsplanung allgemein und stellt die Ziele und Leitlinien für das Fußverkehrskonzept vor (s. Anlage 1, Folien 3 - 4).</p> <p>Herr Gündel stellt in seiner Präsentation die Netzkonzeption, die Ergebnisse der Online – Beteiligung, der Stadtteilkonferenz und des Stadtspaziergangs vor (s. Anlage 1, Folien 5 – 13).</p> <p>Bedeutsam für die Netzkonzeption ist es, die wesentlichen Ziele in der Neustadt miteinander und mit Zielen in der Nachbarschaft zu verbinden. Die Fußwege 1. Ordnung sind somit die Wege, auf denen man quer durch den Stadtteil geht, während die Fußwege 2. Ordnung das Netz verdichten. Mit dem Netz 3. Ordnung werden sämtliche Gebäude und Ziele erschlossen.</p> <p>Danach erläutert er die Vorgehensweise bei der Mängelerhebung und stellt die wesentlichen Mängel und Handlungsansätze zu deren Beseitigung vor (s. Anlage 1, Folien 14 – 19).</p> <p>Der fachliche Input wird abgerundet durch Best Practice ((s. Anlage 1, Folien 20 – 21)).</p> <p>Rückfragen und Anmerkungen zum Inputvortrag</p> <p>Es ergaben sich keine Fragen oder Anmerkungen.</p>
TOP 3	<p>Arbeit an den Thementischen</p> <p>Frau Krause gibt eine Einführung in die Arbeit an den Thementischen (Methode World-Café). Es gibt drei Thementische</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tisch 1 "Netzkonzeption" - Tisch 2 "Rund um die Schulen" - Tisch 3 "Querungen von Hauptverkehrsstraßen" <p>Jeder Thementisch wird von zwei Personen moderiert (Planungsteam, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Bezirksamt Hamburg-Mitte). Anhand von Leitfragen haben die Teilnehmenden Gelegenheit, Hinweise und Anregungen zu geben. Diese werden auf Moderationskarten notiert und auf eine Moderationstafel gepinnt. Mit Wechsel nach jeweils ca. 30 Minuten haben alle Gelegenheit, sich zu jedem der drei Themen zu äußern.</p>
TOP 4	<p>Präsentation der Ergebnisse</p> <p>Die Moderatorinnen und Moderatoren der Thementische stellen anhand der Moderationstafeln die zentralen Ergebnisse vor (siehe Fotos im Anhang und Anlagen 2-4).</p> <p>Tisch 1 Netzkonzeption</p> <p>Moderation: Herr Gündel und Frau Ganter</p> <p>Herr Gündel stellt die Ergebnisse vor.</p>

TOP	
	<p>Es gab wenig Hinweise für Änderungen im Netz, u.a. wurde die Helgoländer Allee herabgestuft: weder Fußweg 1. noch 2. Ordnung. Hingegen wurde die Verbindung entlang des Gruner + Jahr-Gebäudes in die 1. Ordnung hochgestuft, u.a. als Zugang zum U-Bahnhof Baumwoll und zur Uferpromenade. Reimarusstraße-Treppe-Venusberg wird in die 2. Ordnung hochgestuft. Ebenso ist zwar die durchgehende Durchquerbarkeit des Bezirksamts gewünscht, die Verbindung 2. Ordnung verläuft aber über Speckstraße. Auch die südliche Markusstraße wird als Fußweg 2. Ordnung festgelegt.</p> <p>Die Verbindung zwischen Gerstäckerstraße und Zeughausmarkt ist bedeutsam, aber schwer zu finden. Sie wird nicht als 2. Ordnung eingestuft.</p> <p>Die Orientierung zum Alsterwanderweg, besonders von der südlichen Neustadt her wird als verbesserungsbedürftig angesprochen.</p> <p>Schleichwege bzw. Grüne Verbindungen sind in der Karte verortet. (siehe Fotos im Anhang und Anlage 2).</p> <p>Tisch 2 Maßnahmen rund und um die Schulen</p> <p>Moderation: Frau Krause und Frau Grüneberg</p> <p>Frau Krause und Frau Grüneberg stellen die Ergebnisse vor.</p> <p>Die Bereiche, wo im Quartier rund um die Schulen falsch geparkt wird, konnten identifiziert werden und sind in der Karte verortet. Das sind besonders die Kreuzungsbereiche Kurze Straße/Hütten/Pilatuspool, Kurze Straße/Kohlhöfen, Enckeplatz/Hütten, also im näheren Umfeld der beiden Schulen Grundschule Rudolf- Roß - Grundschule und Stadtteilschule am Hafen. Für Kinder, die durch die parkenden Autos durch müssen, sehr gefährlich.</p> <p>Als Hauptprobleme wurden genannt;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schleichverkehr in Hütten/Pilatuspool (Taxis nutzen das als Zugang zu den drei) Hotels, Problem ist auch, dass die Zufahrten zu den Tiefgaragen der Hotels nicht vom Holstenwall erreichbar sind. - Senkrechtparkstände Hütten (Bereich Enckeplatz-Kurze Straße): Gehweg zu schmal, vor allem wenn Fußgänger und radelnde Kinder dort unterwegs sind. - Drogenszene Spielplatz Neustädter Straße. - Sozial unsicherer Durchgang von Markusstraße zur Neanderstraße (Turnhalle). <p>Einrichtung von Elternhaltestelle</p> <p>Die Einrichtung einer Elternhaltestelle für die Grundschule wurde grundsätzlich positiv gesehen., Diskutiert wurden die beiden möglichen Standorte Enckeplatz bzw. Parkplatz vor dem Theater, jedoch ohne Präferenz.</p> <p>Verkehrsberuhigende Maßnahmen</p> <p>Verkehrsberuhigende Maßnahmen wurden als notwendig erachtet. Man einigte sich darauf, in zwei Stufen vorzugehen. Einrichtung als Tempo 20 - Zone oder Verkehrsberuhigter Bereich</p>

TOP	
	<p>(Z 325 StVO). Die erste Stufe sollte die Kurze Straße, Kohlhöfen bis zum Großneumarkt umfassen, in einer zweiten Stufe dann Hütten, Neanderstraße, Markusstraße, Pilatuspool. Gewünscht werden auch Aufpflasterungen in den Kreuzungsbereichen.</p> <p>Der Kreuzungsbereich Kurze Straße/Hütten/Pilatuspool im direkten Zugang zur Grundschule sollte als Begegnungszone (Shared Space-Bereich) gestaltet werden.</p> <p>Konsens bestand am Schluss dahingehend, dass es notwendig sei, für das Quartier ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten, dass neben dem Fußverkehr auch den Radverkehr, den fließenden Kfz-Verkehr (Verkehrsführung) und das Parken umfassen sollte.</p> <p>(siehe Fotos im Anhang und Anlage 3)</p> <p>Weitere Vorschläge</p> <p>Das Thema „Mit dem Rad zur Schule“ sollte als Projekt aufgegriffen werden (sichere Wege, Radschulwegplan). Das ist neben der Grundschule vor allem für die Stadtteilschule mit ihren drei Standorten von Bedeutung.</p> <p>Tisch 3 Querungen von Hauptverkehrsstraßen Moderation: Herr Bohle und Herr Dabitz</p> <p>Herr Bohle stellt die Ergebnisse vor.</p> <p>An den bestehenden Überquerungsstellen werden vor allem für die Signalanlagen Ludwig-Erhard-Straße/Zeughausmarkt, Ludwig-Erhard-Straße/Englische Planke, Millerntordamm/St. Pauli-Platz und Holstenwall/Handelsschule für den Fußverkehr ungünstige Signalschaltungen mit langen Warte- und kurzen Freigabezeiten benannt.</p> <p>An der Anforderungssampel Johannissbollwerk/Ditmar-Koel-Straße stehen nach Einschätzung der Teilnehmenden zu geringe Aufstellflächen zur Verfügung. Dies sei allerdings auch durch aktuelle Hochwasserschutz-Bauarbeiten begründet.</p> <p>Auch an der Signalanlage Ludwig-Erhard-Straße/Herrengraben sind die Aufstellflächen nach Einschätzung der Teilnehmenden unzureichend, hier kommt es zudem zu Gefährdungen durch schnellen Radverkehr in der Bergab-Richtung.</p> <p>Der Fußgängertunnel unter der Ludwig-Erhard-Straße bietet ein eingeschränktes Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum, auch wenn die Sauberkeit nach Einschätzung der Teilnehmenden ausreiche.</p> <p>Als erforderlich neue Überquerungsanlagen benennen die Teilnehmenden</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Caffamacherreihe/ABC-Straße (vorrangig Zebrastreifen) ● Dammtordamm/Staatsoper ● Eichholz/Hafentor ● Glacischaussee/Planten un Bloomen ● Hütten (Berufsschule) ● Hütten/Enckeplatz

TOP	
	<ul style="list-style-type: none"> • Hütten/Kurze Straße • Kaiser-Wilhelm-Straße (Höhe Bezirksamt, vorrangig Zebrastreifen mit Mittelinsel) • Ludwig-Erhard-Straße (Höhe Michel, vorrangig Ampel) • Millerntordamm/Holstenwall (vorrangig signalisierte Fußgängerfurt über die westliche Zufahrt Millerntordamm, alternativ auch Brücke) • Valentinskamp/Neue ABC-Straße • Venusberg/Hoher Weg (vorrangig Zebrastreifen) • Venusberg/Seewartenstraße (vorrangig Zebrastreifen) <p>Als weitergehende Forderung benennen mehrere Teilnehmende eine Überdeckelung oder eine Tunnelführung für die Ludwig-Erhard-Straße(siehe Fotos im Anhang und Anlage 4).</p>
TOP 5	<p>Abschlussdiskussion</p> <p>Frau Krause stellt die Leitfrage für die Abschlussdiskussion: Was sind die wichtigsten Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs in der Neustadt? Was muss getan werden</p> <p>Frau Krause bittet die Anwesenden um je eine Nennung der wesentlichen Maßnahme aus ihrer Sicht.</p> <p>Ergebnis</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die meisten Nennungen entfallen auf eine zusätzliche Überquerungsanlage über die Ludwig-Erhard-Straße in Höhe Michel. • Mehrere Teilnehmende benennen auch eine bessere Zugänglichkeit des Großneumarktes, mehr Flächen für den Fußverkehr in Bereichen mit Außengastronomie (z.B. Michaelisbrücke) sowie eine bessere Zugänglichkeit des Alsterwanderweges. <p>(siehe Foto im Anhang und Anlage 5)</p>
TOP 6	<p>Wie geht es jetzt weiter?</p> <p>Frau Krause gibt abschließend einen Ausblick auf die weiteren Schritte im Rahmen der Bearbeitung des Fußverkehrskonzeptes. Alle Anregungen, Ideen und Hinweise werden in der weiteren Bearbeitung des Fußverkehrskonzeptes geprüft und berücksichtigt. Es sind wichtige Grundlagen für die Erarbeitung des Maßnahmenkonzeptes.</p> <p>Verabschiedung</p> <p>Frau Krause bedankt sich bei den Anwesenden für die zahlreichen Beiträge und verweist auf die Projektseite im Internet, wo weitere Informationen hinterlegt sind.</p> <p>Frau Ganter bedankt sich ebenfalls, besonders für die gute Diskussion und die wertvollen Anregungen. Sie weist daraufhin, dass das Fußverkehrskonzept am 04. April in der BV vorgestellt wird.</p> <p>Frau Ganter schließt die Veranstaltung.</p>

Protokoll aufgestellt am 05.03.2019

Juliane Krause (plan & rat), Wolfgang Bohle (PGV – Alrutz), Detlev Gündel (PGV – Alrutz).

Anhang

Fotografische Dokumentation der Ergebnisse und Impressionen

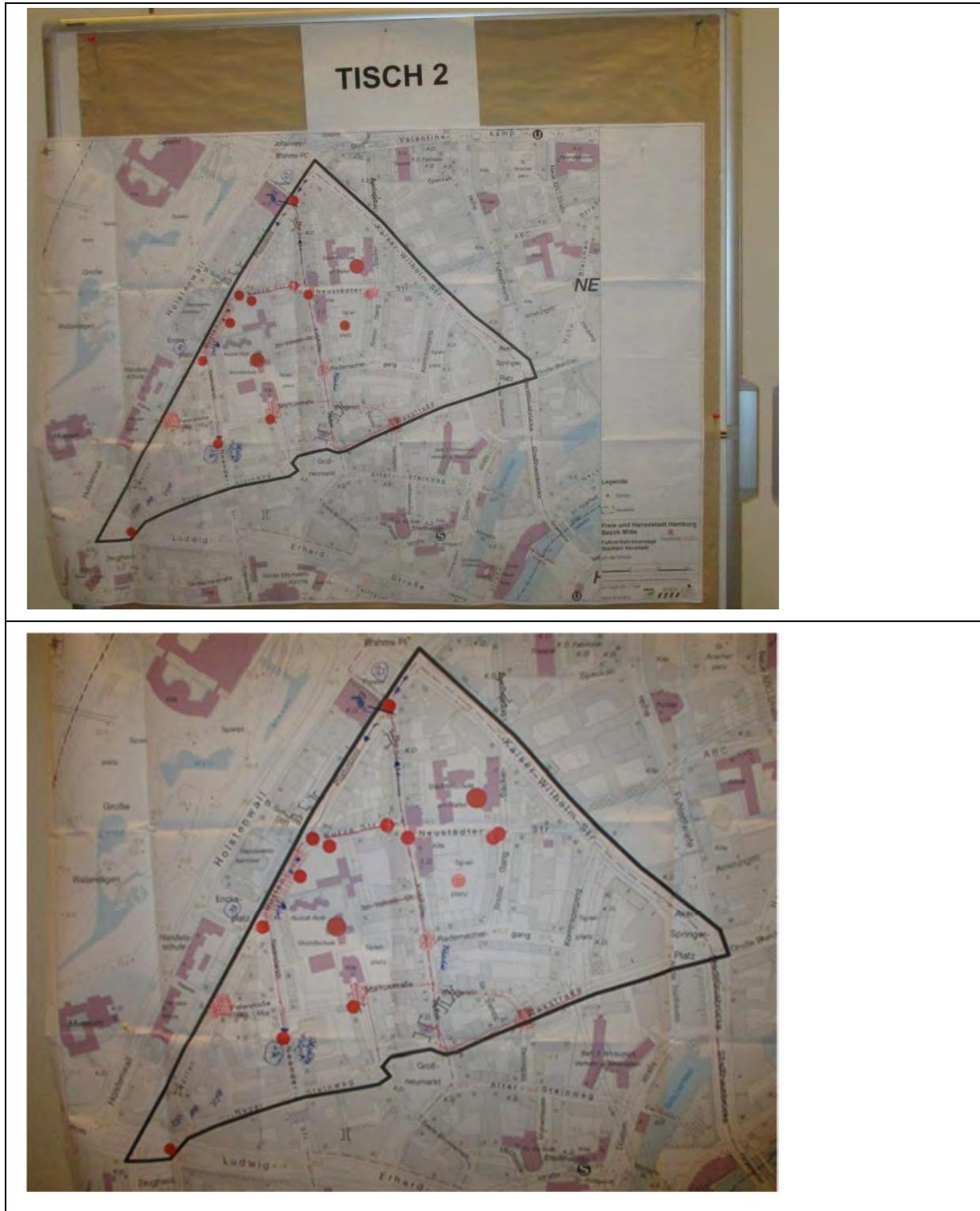
Tisch 1 Netzkonzeption

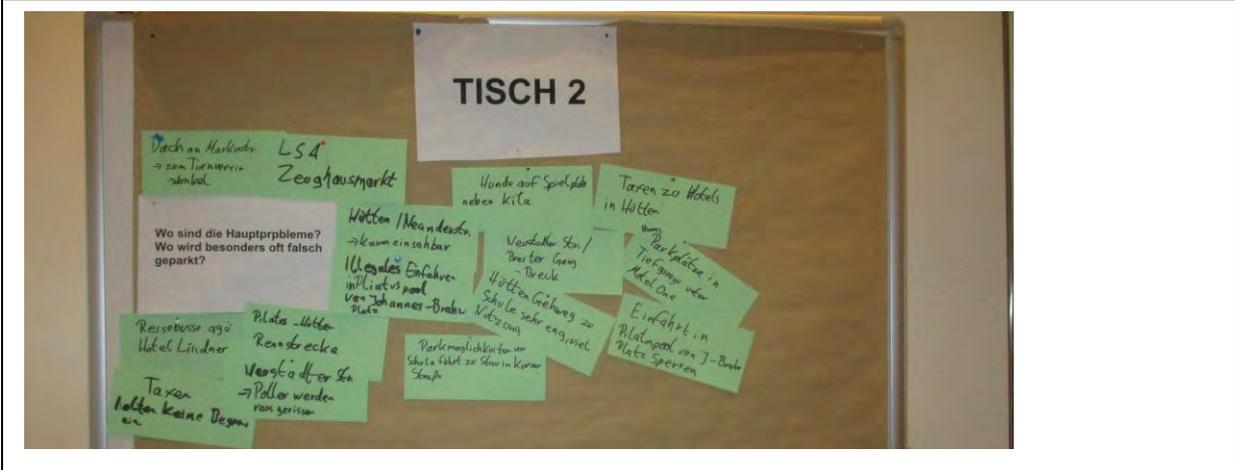
Diskussionsinhalte und –ergebnisse zum Themenbereich Netzkonzeption



Tisch 2 Maßnahmen rund um die Schulen

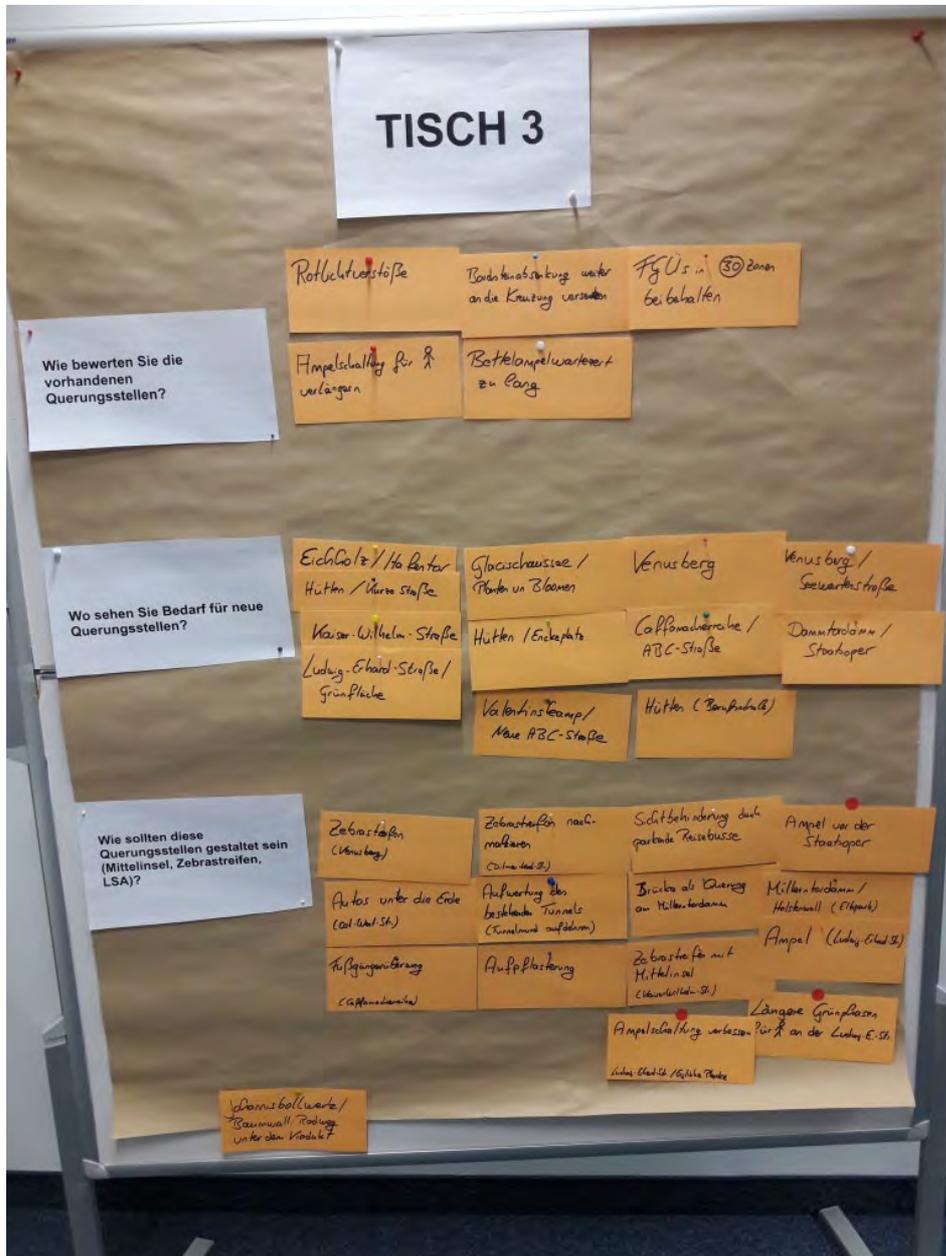
Diskussionsinhalte und -Ergebnisse der Maßnahmen rund um die Schulen





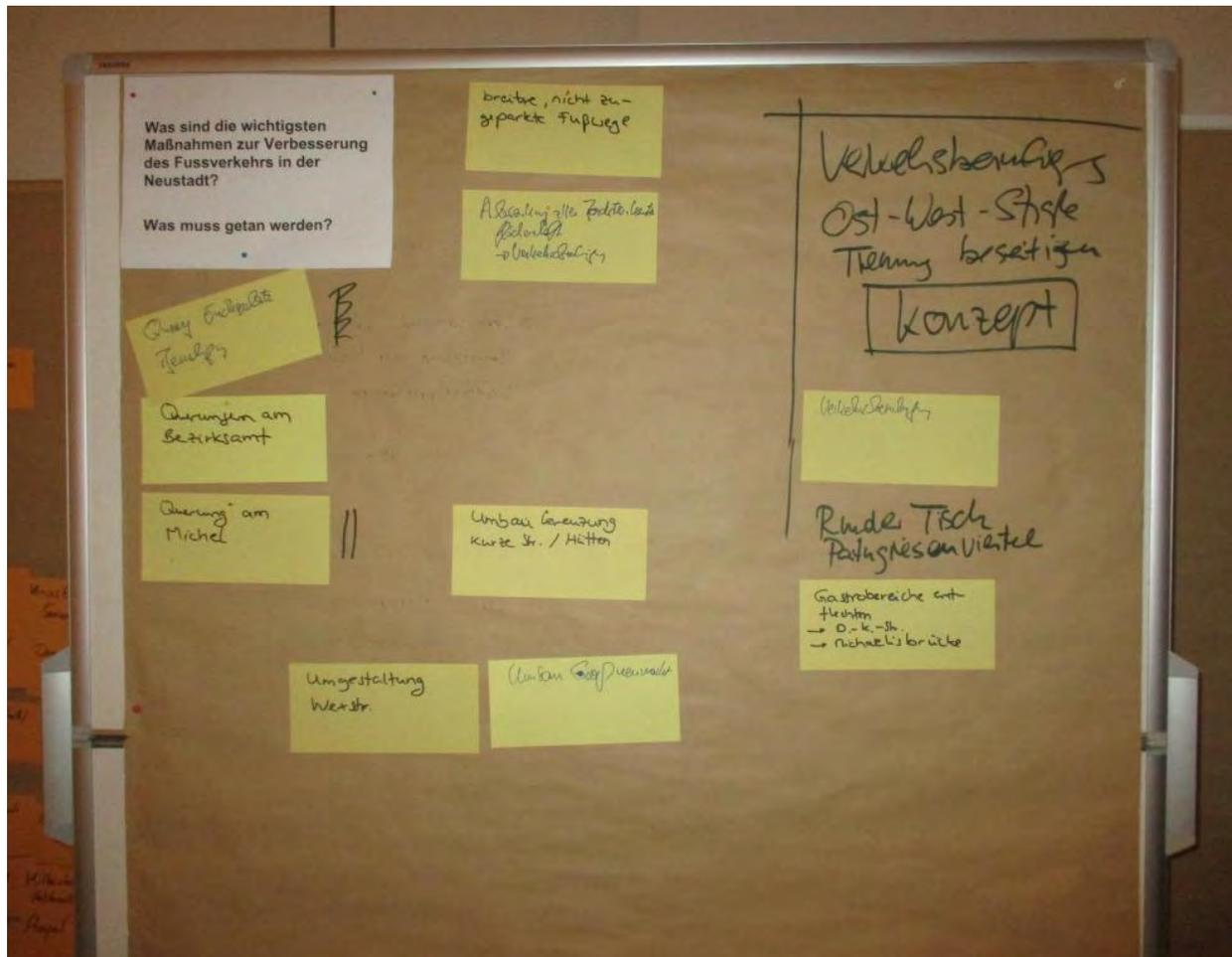
Tisch 3 Querungen an Hauptverkehrsstraßen

Diskussionsinhalte und -Ergebnisse zum Themenbereich „Querungen an Hauptverkehrsstraßen“



Abschlussdiskussion

Was sind die wichtigsten Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs in der Neustadt?



Anlage 2

Tisch 1: Netzkonzeption		
Zusammenstellung (Sortiert nach Themenbereich und Straße)	der	Nennungen
Gibt es bei den Fußwegen 1. und 2. Ordnung Bereiche mit besonderem Handlungsbedarf?		
Alter Steinweg: <ul style="list-style-type: none">• Gastronomie auf Großneumarkt verlagern		
Alter Steinweg/Wexstraße: <ul style="list-style-type: none">• Gestaltung pro Fußverkehr• Verkehrsberuhigte Zone, Bordsteinabsenkungen		
Brüderstraße/Steinwegpassage: <ul style="list-style-type: none">• Querung zugeparkt → freihalten, sperren		
Ditmar-Koel-Straße: <ul style="list-style-type: none">• zu voll• Gastro auf Parkstände verlagern• laufen auf der Fahrbahn/Fußgängerzone (ggf. temporär)		
Großneumarkt: <ul style="list-style-type: none">• Zugänglichkeit, Belag• gegenüber Thämers: bisherige Taxenstände entfernen + Platz erweitern		
Michaelisbrücke: <ul style="list-style-type: none">• zu schmal für Fuß- und Radverkehr + Gastro zu eng• Gastro raus oder breiter		
Stintfang (Aufgang) <ul style="list-style-type: none">• unattraktiv, ausgetreten• Beleuchtung• Stufen austauschen		
Schleichweg:		
Ditmar-Koel-Straße: <ul style="list-style-type: none">• voll → Schleichweg Eichholz		

- **Leitfeld**

- **Bäckerbreitergang**

Kennzeichnung/Zugänglichkeit:

Alsterwanderweg:

- wenig Zugänge
- ständig Baustellen
- Kennzeichnung fehlt von Westen aus
- durch ruhige Lage häufig Obdachlose/Gestank

Alsterwanderweg/Stadthausbrücke:

- nicht Barrierefrei wegen Treppen

Alter Steinweg/Wexstraße:

- Verbindung zur Innenstadt fehlt → Kennzeichnung

Gerstäckerstraße:

- Zeughaus → schlechte Beleuchtung + Orientierung

Peterstraße/Richtung Markusstraße:

- Orientierung/Kennzeichnung
- Sauberkeit, Gehwegplatten uneben

Pflege/Aufsicht:

Neustädter Straße:

- Sauberkeit

Hafentor:

- Ausgang S-Bahnhof → Umfeld für Drogenhandel

Querungen:

Ludwig-Erhardt-Straße:

- Tunnel → Brücke?

Michel-Kreuzung:

- Sicherheit

Anlage 3

Tisch 2: Maßnahmen rund um die Schulen

Zusammenstellung der Nennungen (Sortiert nach Themenbereich und Straße)

Wo sind die Hauptprobleme? Wo wird besonders oft falsch geparkt? (sortiert nach Straße)

Hütten/Pilatuspool:

- Einfahrt in Pilatuspool von Johannes-Brahms-Platz sperren
- Illegales Einfahren in Pilatuspool von Johannes-Brahms-Platz
- Rennstrecke
- Taxen zu Hotels in Hütten
- Hinweis: Parkplätze in Tiefgarage unter Motel One
- Hütten Gehweg zu Schule sehr eng, viel Nutzung
- Hütten/Neanderstraße → Kaum einsehbar

Neustädter Straße/Breiter Gang:

- Poller werden rausgerissen
- Dreck

Sonstige:

- Dach an Markusstraße → zum Turnverein → Dunkel
- Hunde auf Spielplatz neben Kita
- Lichtschaltanlage Zeughausmarkt
- Parkmöglichkeiten vor Schule führt zu Stau in Kurzer Straße
- Reisebusse gegenüber Hotel Lindner
- Taxen halten keine Begrenzungen ein

Was sind Ihre Vorschläge zur Verbesserung der Situation?

Elternhaltestelle:

- am Theater wenn Weg bisschen verkehrsberuhigt
- Encke-Platz → wenn Querung + Parken
- Standorte fraglich

Verkehrsberuhigende Maßnahmen (Tempo 20 oder Z325)

Hütten, Neanderstraße, Markusstraße Pilatuspool, 1. Stufe: Kurze Straße, Kohlhöfen bis Großneumarkt

Peterstraße/Hütten:

- Aufpflasterung

Ronden:

- Reflektierende Folie an Laternenmasten

Was sind Ihre Vorschläge zur Verbesserung der Situation?**Wexstraße:**

- als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Sonstige:

- Gepflasterte Kreuzungsbereiche
- Kurze Straße, Kohlhöfen bis Großneumarkt I. Stufe
- Überdenken der Verkehrsführung im Sinne der Verkehrsberuhigung
- Shared Space vor Schule
- Steinfiguren am Fahrbahnrand (Beispiel Thadenstraße)
- Switchh: Standort überdenken! Vor Schule/Kurze Straße

- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich → Tempo 20
- Zeichen 325 für den gesamten Bereich [Verkehrsberuhigter Bereich]

- Aufwertung des bestehenden Tunnels (Tunnelmund aufdehnen)
- Autos unter die Erde (Ost-West-Straße)
- Brücke als Querung am Millerntordamm
- Fußgängerüberweg (Caffamacherreihe)
- Johannissbollwerk/Baumwall: Radwege unter dem Viadukt
- Längere Grünphasen für den Fußverkehr an der Ludwig-Erhard-Straße
- Millerntordamm/Holstenwall (Elbpark)
- Sichtbehinderung durch parkende Reisebusse
- Zebrastreifen mit Mittelinsel (Kaiser-Wilhelm-Straße)
- Zebrastreifen Nachmarkieren (Dietmar-Koel-Straße)
- Zebrastreifen (Venusberg)

Anlage 4

Tisch 3: Querungen an Hauptverkehrsstraßen
Zusammenstellung der Nennungen (Sortiert nach Fragestellung)
Wie bewerten Sie die vorhandenen Querungsstellen?
<ul style="list-style-type: none">• Ampelschaltung für den Fußverkehr verlängern• Bettelampelwartezeit zu lang• Bordsteinabsenkung weiter an die Kreuzung versetzen• Geteilter Lauf Ost-West-Straße• Fußgängerüberwege in Tempo 30 Zonen beibehalten• Rotlichtverstöße
Wo sehen Sie Bedarf für neue Querungsstellen?
<ul style="list-style-type: none">• Caffamacherreihe/ABC-Straße• Dammtordamm/Staatsoper• Eichholz/Hafentor• Glacischaussee/Planten un Bloomen• Hütten (Berufsschule)• Hütten/Enckeplatz• Hütten/Kurze Straße• Kaiser-Wilhelm-Straße• Ludwig-Erhard-Straße/Grünfläche• Valentinskamp/Neue ABC-Straße• Venusberg• Venusberg/Seewartenstraße
Wie sollen diese Querungsstellen gestaltet sein (Mittelinsel, Zebrastreifen, LSA)? (alphabetische Sortierung)
<ul style="list-style-type: none">• Ampel vor der Staatsoper• Ampel Ludwig-Erhard-Straße• Ampel verbessern Ludwig-Erhard-Straße/Englische Planke• Aufpflasterung• Aufwertung des bestehenden Tunnels (Tunnelmund aufdehnen)• Autos unter die Erde (Ost-West-Straße)• Brücke als Querung am Millertordamm• Fußgängerüberweg (Caffamacherreihe)

- Johannisbollwerk/Baumwall: Radwege unter dem Viadukt
- Längere Grünphasen für den Fußverkehr an der Ludwig-Erhard-Straße
- Millerntordamm/Holstenwall (Elbpark)
- Sichtbehinderung durch parkende Reisebusse
- Zebrastreifen mit Mittelinsel (Kaiser-Wilhelm-Straße)
- Zebrastreifen Nachmarkieren (Dietmar-Koel-Straße)
- Zebrastreifen (Venusberg)

Anlage 5

Abschlussdiskussion

Was sind die wichtigsten Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs in der Neustadt?
Was muss getan werden? (Nach Themenbereich sortiert)
<ul style="list-style-type: none">• Breite, nicht zugeparkte Fußwege• Flächenhafte Absenkung aller Bordsteinkanten → Verkehrsberuhigung
<ul style="list-style-type: none">• Querung Enckeplatz, Beruhigung• Querung am Michel [mehrfach]• Querungen am Bezirksamt
<ul style="list-style-type: none">• Runder Tisch Portugiesenviertel: Gastrobereiche entflechten (Ditmar-Koel-Straße, Michaelisbrücke)
<ul style="list-style-type: none">• Umbau Großneumarkt• Umbau Kreuzung Kurze Straße/Hütten• Umgestaltung Wexstraße
<ul style="list-style-type: none">• Verkehrsberuhigung Ost-West-Straße Trennung beseitigen Konzept• Verkehrsberuhigung

Anlage 4.3

Protokoll

Fußverkehrskonzept HH-Neustadt

Stadtteilkonferenz am 15. Januar 2019

Uhrzeit: 19.30 bis 21.00 Uhr

Anlagen:

- Anlage 1 Präsentation Fußverkehrskonzept Hamburg
- Anlage 2 Auswertung Mängelnennungen (Formblatt)

TOP	
TOP 1	<p>Begrüßung</p> <p>Frau Ganter, Koordinatorin Radverkehr im Fachamt Management des öffentlichen Raumes, Bezirksamt Hamburg-Mitte, begrüßt die Teilnehmenden der Stadtteilkonferenz. In ihrer kurzen Einführung macht sie deutlich, dass der Fußverkehrsplanung gemäß dem politischen Beschluss der BV vom Mai 2018 in der Neustadt stärkere Bedeutung eingeräumt werden soll. Es sollen Prioritäten gesetzt werden, wo der Handlungsbedarf aus Sicht des Fußverkehrs am größten ist. Die Umsetzung kann über laufende Planungsvorhaben oder im Rahmen des Unterhaltes nach und nach realisiert werden. Das Konzept, das im Frühjahr vorliegen wird, kann die Grundlage für Fußverkehrskonzepte in weiteren Stadtteilen sein. Den Stadtteil Neustadt bezeichnet sie als Pilotprojekt auf diesem Weg. Sie verweist auf die laufende online-Beteiligung, die noch bis zum 17.01 zugänglich ist.</p> <p>Sie stellt die Planungsbüros PGV-Alrutz Hannover und plan & rat vor und begrüßt Herrn Gündel von der PGV-Alrutz und Frau Krause vom Büro plan & rat. Sie übergibt das Wort an Frau Krause.</p> <p>Frau Krause begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls herzlich und stellt den Ablauf der Vorstellung und Diskussion zum Fußverkehrskonzept Neustadt vor.</p> <p>Die beiden Büros stellen sich und ihr Arbeitsfeld kurz vor (s. Anlage 1, Folien 2-4).</p>
TOP 2	<p>Fußverkehrskonzept HH-Neustadt: Arbeitsschritte – Stand der Bearbeitung</p> <p>Herr Gündel erläutert in seiner Präsentation kurz die einzelnen Bausteine des zu bearbeitenden Fußverkehrskonzeptes für die Neustadt (s. Anlage 1, Folie 5).</p>
TOP 3	<p>Worum geht es bei der Fußverkehrsförderung?</p> <p>Frau Krause stellt in ihrer Präsentation wesentliche Ziele und Inhalte der Fußverkehrsförderung vor und zeigt auf, was ein fußgängerfreundliches Quartier ausmacht.</p>

TOP	
	<p>Anschließend erläutert sie die Ziele und Leitlinien für das Fußverkehrskonzept (s. Anlage 1, Folien 6 -14). Abschließend stellt sie gute Beispiele zur Fußverkehrsförderung vor (s. Anlage 1, Folien 15 -16).</p>
TOP 4	<p>Arbeitsphase Benennen von Problemen, Konflikten und Mängeln im Fußverkehrsnetz</p> <p>Frau Krause erläutert das Formblatt und bittet die Teilnehmenden, zu folgenden beiden Fragen Auskunft zu geben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wo sind aus Ihrer Sicht Mängel? • Was sind die Probleme und wo tauchen sie auf? <p>Die Ergebnisse sind in Anlage 2 zusammengefasst.</p>
TOP 5	<p>Vorstellen der Ergebnisse</p> <p>Frau Krause bittet die Anwesenden um je eine Nennung des wesentlichen Problems/ Mangels aus ihrer Sicht.</p> <p>Anmerkungen/ Diskussionsbeiträge</p> <p>Ergebnisse aus der Problemanalyse Fußverkehr Neustadt (gelbe Karten)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Englische Planke - „Michel-Boulevard“ planen für Fuß- und Radverkehr. • Gute Beleuchtung und Reinigung z. B. Michaelispassage, Steinwegpassage • Grundschule Kinder müssen durch parkende Autos - Zebrastreifen von Enckeplatz über Hütten • Taxis rasen am Zeughausmarkt • Zeughausmarkt Tempo 30 wird nicht eingehalten - Poller • Zeughausmarkt - nur Parkplatz, obwohl historischer Platz • Geringere Kfz-Geschwindigkeiten (z. B. Wexstraße) • Ost-West-Straße Trennung/Unterführung • Park – keine Kontrollen am Sonntag, z B Parken und Rangieren in Fußgängerzone Petersstraße • Fußgängerzone Peterstraße wird sonntags zugeparkt • Früher Anwohnerparken, jetzt bewirtschaftet (> einer der nächsten Termine der Stadtteilkonferenz behandelt Parken)

TOP	
	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Parkraumkontrollen südliche Neustadt • Unerlaubtes Parken unterbinden und bestrafen • Großneumarkt mehr Platz innen für Außengastronomie (statt Parkplätzen und Fahrbahn) • Schmale Brücke – Außengastronomie Michaelisbrücke, trotz Fuß- und Radverkehr und Gefälle • Außengastronomie stört auf Fußwegen • Außengastronomie Ditmar-Koel-Straße – z. T. nur 1.50 m Restbreite + Bedienung • Blindenleitsystem \leftrightarrow Rollstuhlfahrer - schlecht befahrbar (Rollator) Rippenpflaster z. T. • Lärmbelastung Rollkoffer (Belag) • Fehlende Querungen oder mit langen Wartezeiten und kurzen Grünphasen Ludwig-Erhard-Straße • Allgemein: Querungsstellen fehlen oder falscher Standort • Querungsstellen, an „kleinen Kreuzungen“ oft zugeparkt • Trennung Fuß- und Radverkehr • Fahrräder runter vom Fußweg • Mehr „Fahrzeuge“ auf Gehwegen, z. B. E-Roller etc. • Fuß- und Radverkehr zusammen sehen (Ebs. für RV öffnen) • Kinder können nicht radeln, da Gehwege zu schmal und zu stark genutzt werden. • Kinder-Radfahren – Möglichkeiten in der Neustadt? • Straßenquerung in einem Zug ermöglichen • Ampelphasen für Fußverkehr verlängern • Baumwall – zweimalige Wartezeiten • Konzept für Obdachlose (Tagesaufenthalte) • Gesamtkonzept für alle Verkehrsarten • Fahrradrouten unterhalb der Velorouten – stadtteilorientiert
TOP 6	<p>Wie geht es jetzt weiter?</p> <p>Frau Krause gibt abschließend einen Ausblick auf die weiteren Schritte im Rahmen der Bearbeitung des Fußverkehrskonzeptes. Ende Februar sollen Maßnahmenvorschläge mit einem Entwurf zu Prioritäten übergeben werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Online-Beteiligung, endete 17. Januar • Stadtspaziergang, am 19. Januar • Dialogforum, am 06. Februar <p>Verabschiedung</p>

TOP	
	<p>Frau Krause bedankt sich bei den Anwesenden für die zahlreichen Beiträge und verweist auf die Projektseite im Internet, wo weitere Informationen hinterlegt sind.</p> <p>Frau Ganter beendet diesen Tagesordnungspunkt der Stadtteilkonferenz.</p>

Anhang 2: Meldungen der Teilnehmenden der Stadtteilkonferenz: Problemanalyse Fußverkehr Neustadt

Wo sind aus Ihrer Sicht Mängel?

Was sind die Probleme und wo tauchen sie auf?

(sortiert nach Orten und Themen)

Ortsbezogene Mängelangaben

Admiralitätsstraße

- Fußwege Admiralitätsstraße nördlicher Teil zu eng.
- Gehwegplatten Admiralitätsstraße uneben. Dadurch Stolpergefahr und laute Rollkoffer auf unebenen Wegen.
- Admiralitätsstraße keine Ampel bei Ludwig-Erhard-Straße

Hütten / Enckeplatz

- Überquerung Hütten Ri. Schule vom Enckeplatz für Grundschulkindern schwer einsehbar.
- Um die Schule herum (Kurze Straße) wären weitere Zebrastreifen wünschenswert, die aber wegen der Tempo 30-Zone nicht möglich sind.
- Gefährliche Situation für Kinder zum Queren: Hütten und Enckeplatz.
- Enckeplatz an Hütten (Übergang!).
- Kein Übergang Hütten/Enckeplatz für Schulkinder zur Schule, hier braucht es Zebrastreifen.
- in der Woche/Dom: [Hütten als] Ausweichstrecke zum Holstenwall: viel Verkehr, z. T. entgegen Einbahnstr. viele Autos
- Verkehr zu Hotel (schnelle Taxis).

Großneumarkt

- Aufenthaltsqualität.
- Pflaster für mobilitätseingeschränkte Personen ein Problem.
- Zu wenige Sitzgelegenheiten.
- Keine behindertengerechte Toilette.
- Zuwegung zu Großneumarkt ist schlimm.
- Zugang Großneumarkt nur über wenige Stellen möglich.
- Am Großneumarkt wären mehr Sitzgelegenheiten schön.
- Aufenthaltsplanung in nördlicher Neustadt muss Lösung für Obdachlose beinhalten. Tagesaufenthalt und Toiletten für diese Menschen. Sonst wird (siehe Großneumarkt) jeder andere Aufenthaltsort zu Klo und Lagerstadt wie Großneumarkt.
- Bänke fehlen auf dem Großneumarkt.
- Wochenmarktaufgänge, WCs, Sitzplätze.

Wo sind aus Ihrer Sicht Mängel?**Was sind die Probleme und wo tauchen sie auf?****(sortiert nach Orten und Themen)****Ludwig-Erhard-Straße, Ost-West-Straße**

- Unübersichtlichkeit bei Querung der Straßen, z. B. Ludwig-Erhard-Straße / Großneumarkt Fußweg
- Großneumarkt Richtung Süden / Überquerung Ost-West-Straße.
- Zu wenig Fußgängerüberwege zwischen nördlicher und südlicher Neustadt.
- Ludwig-Erhard-Straße: Vorschlag: Ampelgleichschaltung nach 3 Sekunden wird die Ampel grün.
- geteilte Ampel-Schaltung Ludwig-Erhard-Straße.
- Zu große Durchfahrtsstraßen (Ludwig-Erhard-Straße)
- gefährliche Situation für viele Grundschulkinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommen (vor allem aus dem Portugiesenviertel).
- Kreuzung von Ludwig-Erhard-Straße mit finsterem Tunnel auf der Höhe Boardinghaus Citadine.
- Tunnelquerung zwischen Michel und Großneumarkt (Ludwig-Erhard-Straße) oft nicht möglich (Schlafplatz für Obdachlose, Rolltreppen oft kaputt, hohe Unsicherheit für Frauen)
- Überquerung Willy-Brandt-Straße katastrophal, nicht Kind-geeignet. Ampelschaltungen dort katastrophal [Willy-Brandt-Straße außerhalb Neustadt]

Englische Planke

- Aufenthaltsqualität und Radwegführung vor dem Michel verbessern (Englische Planke).
- Vor der Tür des Michels sammeln sich immer sehr viele Leute, aber der Fußweg ist sehr eng.

Zeughausmarkt, Neumayerstraße

- Zeughausmarkt: historischer Platz leider Parkplatz
- Neumayerstraße 1 / Schule Zeughausmarkt Kurve (Parallel zur Engl. Planke)
 - Durchgangsverkehr / Taxis rasen durch die kleine Straße.
Vorschlag: mit Pollern sperren oder Zebrastreifen.
- Radwegstraßen vom Hafen zum Jungfernstieg und Hbf., gesäumte von grünen Boulevardstraße

Michelwiese

- Fußgängerwege sind im Winter komplett vereist und unbegehrbar

Wo sind aus Ihrer Sicht Mängel?**Was sind die Probleme und wo tauchen sie auf?****(sortiert nach Orten und Themen)**

- Keine Sitzgelegenheiten im Sommer /Wiese wird von Hundebesitzern missbraucht
- Bänke nur außen herum
- Sehr viele Leute grillen im Sommer, aber keine öffentlichen Toiletten vorhanden und viel zu wenig Mülleimer für den Müll, der am Ende leider übrig bleibt.
- Generell: Beleuchtung sehr schwach. Thema Sicherheit.
- Fußgängerunterführung bei Baustelle Amberg ➤ unnötiger Umweg bei Michelwiese über Schaarsteinweg
- Aufenthaltsqualität Michelwiese: nördliches Ende und Glascontainer.
- Zebrastreifen von Michel zur Michelwiese (zum Hafen Treppe).

Peterstraße

- ist Hauptstrecke von Familien aus Neustadt in die Wallanlagen die Querungen Hütten und Neanderstraße sind nicht gesichert durch Bodenwellen (oder Zebrastreifen)
- Gefährdung von Schulkindern (und auch Kindergartenkindern) durch fehlende sichere Überquerungen der Straßen Hütten und Neanderstraße sowie Pilatuspool.
- An Ampel Holstenwall – Peterstr. wird oft über Rot gefahren.

Kohlhöfen

- Unattraktiver Straßenraum.

Wexstraße, Alter Steinweg

- Wexstraße: Fußwege zu eng.
- Zu enge Fußwege (Wexstraße).
- Fußwege zu schmal und teilweise mangelhafte Pflasterung (z. B. Wexstraße).
- Zu enge Fußwege in der Brüderstraße und Wexstr., dort stören auch noch Kundenstopper.
- Schmale, historisch bedingte Fußwege, z. B. Brüder-, Wexstraße, abfallende Steinplatten.
- Fußwege Wexstraße (zu eng).
- Fahrradfahrer benutzen z. T. Fußweg, um das sehr hoppelige Kopfsteinpflaster zu vermeiden (z. B. Wexstraße, Alter Steinweg).
- Schmalere Fußgängerbereich auf beiden Seiten,
- kaum Außengastronomie möglich.

Wo sind aus Ihrer Sicht Mängel?**Was sind die Probleme und wo tauchen sie auf?****(sortiert nach Orten und Themen)****Themenbezogene Mängelangaben****Fahrradparken**

- Parkende Fahrräder (wild)
- Parkende Fahrräder (zu wenig Fahrradständer)
- Zu wenig Fahrradbügel
- Parkende Fahrräder (zu wenig Fahrradbügel)
- Zu wenige Fahrradständer (z. B) vor Edeka am Neuen Steinweg)
- Parkbügel für Fahrräder

Lichtsignalanlagen/ Ampelkreuzungen

- Ampelführung: Umwege am Baumwall.
Vom Steinhöft Richtung HafenCity oder zur U-Baumwall muss ich 2 Ampeln oder mehr überqueren.
- Ampelschaltungen. Vorrang der Autofahrer = Lage und Takt, z. B. Fußgängerampel Am neuen Kran [ist außerhalb Neustadt]
- Ampelschaltung: Nur für die halbe Straße.
- Ampelphase zu kurz über der Ludwig-Erhard-Str./Neanderstr./Englische Planke und auch beim Motel One in Richtung Zeughausmarkt, zu lange Wartezeiten. Zu kurze Grünphase
 - Ecke Ludwig-Erhard-Straße / Neanderstraße
 - Englische Planke
 - Holstenwall / Peterstraße.
- Neue Querung d. Graskeller: Fußgänger muss 2 x warten.
- Kurze Ampelphasen am Holstenwall
- Ampel Peterstraße ist für Menschen gefährlich, da sie von Pkw übersehen werden.
- Fußgängerquerungen an Ampeln mehrspuriger Straßen, z. B. Millerntordamm: Querung erfolgt in mehreren Grünphasen mit Wartezeit auf der Mittelinsel (mitten im Autoverkehr). Bitte hier längere Grünphase, dass alle Fahrspuren überquert werden können!

Trennwirkung Hauptverkehrsstraßen

- Das Gängegesicht der nördlichen Neustadt muss bei Planungen berücksichtigt werden. Gegenwärtig zerteilen Schneisen wie Kaiser-Wilhelm-Straße das historisch zusammenhängende Gebiet.

Wo sind aus Ihrer Sicht Mängel?

Was sind die Probleme und wo tauchen sie auf?

(sortiert nach Orten und Themen)

- Die Ost-West-Straße zerschneidet die Neustadt. Autos trennen Gebiete. Fußgängerinnen müssen sich Durchgangsverkehr anpassen. Ost-West-Straße unter die Erde!
- Ost-West-Straße als Trennung der Neustadt.
- Die Unterführung der Ost-West-Straße ist hässlich und unangenehm.
- Millerntordamm: Querung! Tunnel, Brücke, ebenerdig.
- Fuß- und Rad-Brücken vom Hügel Bismarck-Denkmal über Willy-Brandt Straße [gemeint ist Millerntordamm] wurden von Behörde gegen Willen von Politik und Bürgern abgelehnt.
- Sicht-Achse zerstört und brutale Architektur zu markant
- Wegeverbindungen realitätsfern
 - Entstehen von Trampelpfaden
 - Straßenüberquerung an nicht dafür vorgesehen StellenUnfallgefahr
- Geschwindigkeit der Kfz ist zu hoch
- Geschwindigkeits-Überwachung

Gehwegbelag und -gestaltung

- Unebene Pflaster auf Gehwegen
- Absenkungen von Bordsteine
- Fußgängerwege teilweise uneben
- Schlechte Gehwegplatten
- Neue Gehwegplatten professionell verlegt.
- Trennungen Fußweg/Straße durch Poller etc. häufig zu weit auf den Wegen, so dass man häufig nur hintereinander gehen kann, wenn jemand entgegen kommt.
- Zu viele Elemente, die Parken verhindern sollen
- Rollstuhlgerechte Übergänge, auch Kinderwagen-Schiebe-Mütter freuen sich über Verbesserungen.
- Wege oft in schlechtem Zustand: Schlaglöcher, Pfützen, teils nicht gepflastert, schlecht/nicht beleuchtet.
- Thema moderne Fußgängerüberwege: Rollstuhlfahrer haben teilweise Probleme mit den „erhabenen“ Blindenmarkierungen.
- Kopfsteinpflaster bearbeiten, fräsen wie am Fischmarkt
 - Rollstuhl, Fahrrad

Wo sind aus Ihrer Sicht Mängel?

Was sind die Probleme und wo tauchen sie auf?

(sortiert nach Orten und Themen)

Fahrender Radverkehr (und künftige andere Verkehrsmittel auf Gehwegen)

- Radfahren auf dem Fußweg nimmt in der Neustadt zu, gefährlich.
- Fahrradfahrer auf Fußwegen verbannen.
- Fahrradfahrer auf Gehwegen.
- Fahrradfahrer von Fußwegen vertreiben.
- Komplett unübersichtliche Situation des Rad-/Fußgängerweges am Kafen zwischen Nikolaifleet / Rödingsmarkt.
- Fußweg entlang Vorsetzen zwischen Gruner & Jahr und Landungsbrücken: mal breit, mal schmal, mal mit Radweg.
Verbesserungsvorschlag: Radweg konsequent von Rödingsmarkt bis Landungsbrücken unter Hochbahn führen.
- Rödingsmarkt: Fußgänger wurden von Fahrradfahrern überfahren [außerhalb der Neustadt]
- Zu wenig Schutz für Fußgänger. Viele Radfahrer benehmen sich wie die „Axt im Walde“ fahren wo sie wollen, ohne dass dies geahndet wird
- Fußwege sind zu schmal: Keine Fahrradwege, speziell für Kinder. Sehr gefährlich im Viertel.
- Kopfsteinpflaster für Fahrräder ungeeignet.
- Wo sollen die Nutzer E-Fahrräder (Rollstuhl, Motorräder usw.) in Zukunft fahren?
- Konflikte Fußgänger – Radfahrer und Elektro Kleinstfahrzeuge im Kommen, insbesondere weil das Fahrradkonzept nicht ausreicht.
Ist Prio 1.

Parkende Autos

- Parkende Autos (mehrfach)]
- Neustadt war früher Anwohnerparken
 - jetzt offizielles Parkkonzept mit Bewirtschaftung.
- Zugeparkte Absenkungen/Übergänge für Fußgänger
- Falsch parkende Autos (überall störend).
- Parkplatzregeln werden nicht ausreichend kontrolliert. Nur 1 x pro Tag, statt stündlich, sonntags gar nicht.
- Zugeparkte Absenkungen/Übergang für Fußgänger.
- Parkende Autos.
- Unerlaubtes Parken zum Teil auf Fußwegen (z. B. vor Penny im Thielbeck).
- Zugeparkte Fußquerungen an abgesenkten Bordsteinen.
- Übergänge oft zugeparkt.

Wo sind aus Ihrer Sicht Mängel?

Was sind die Probleme und wo tauchen sie auf?

(sortiert nach Orten und Themen)

- Parken in Fußgängerzone (!) Ein- und Ausfahren aus Peterstr.
- Peterstraße zugeparkt.
- Peterstraße ist zugeparkt
- Hohe Verkehrs- und Parkplatzsuchproblematik (SuperGAU: Winter-Dom und Eislaufbahn und Konzert in der Laeishalle) Möglichkeit von unterirdischen Parkplätzen) in die Besucher direkt geleitet werden?
- Zu viele Veranstaltungen und parkender Verkehr, Gefühl der Ordnungslosigkeit.

Außengastronomie, Außenwerbung

- Außengastro / Dietmar-Koel-Straße und Michaelisbrücke.
- Sommerterrassen (Außengastronomie).
- Dietmar-Koel-Straße: Gastronomie besetzt die Fußwege. Einheimische laufen auf der Straße, weil Touristen und Restaurantgäste und Suchende die Fußwege verstopfen.
- Aufsteller.
- Von der Fleetinsel ist die Verbindung Richtung Großneumarkt die Michaelisbrücke, die ist im Sommer aber für Fußgänger, Radfahrer und die Gastronomie (die sich immer mehr frei macht) zu **eng!**
- Außengastronomie (mehrfach genannt)

Freizeitwege

- Alsterwanderweg verdreckt, teilweise zu dunkel
- Fußgängerpromenade an der Elbe bis Landungsbrücken
- Der Alsterwanderweg ist auf Höhe des Neuen Walls ständig durch Baustellen blockiert.
Die Treppenstufen über der Haltestelle dort sind ein Problem für Radfahrer etc.
- Strikte Planung nach Regelwerk führt meistens nicht zu Aufenthaltsqualität und gut gestalteten Freiräumen
In Schwerpunkträumen daher bitte auch Abweichungen von ReStra etc. zulassen.

Aufenthalt

Wo sind aus Ihrer Sicht Mängel?

Was sind die Probleme und wo tauchen sie auf?

(sortiert nach Orten und Themen)

- Sitzmöglichkeiten auf Plätzen und Straßenecken fehlen – von gastronomischen Interessen trennen
- Zu wenige Sitzmöglichkeiten

Erholung am Wasser

- Es gibt für die Bewohnerinnen keine Nutzung der Fleete, Alster, Elbe. Es fehlen kostenfreie Zugänge zu Fleeten für Boote, Paddelboote, Sitzen an (Elbe/Alster) Wasser. Einsatz für Kajaks etc.

Allgemeines

- Mehr Fußgängerzonen.
- Es gibt kein Konzept für Fußgänger und Radfahrer.
- Fahrradverkehr interessiert die Stadt offensichtlich gar nicht.
- Schulwege für Kinder, Kindergarten/Kita.
- Verbindungen von Stadtteilen ...
- „Autoverkehr ist gut für Hamburg“ steht im Verkehrskonzept der Handelskammer und wird befolgt.
- Neues Beleuchtungssystem.
- Sanktionen / Sicherheit ➤ Dealer und Pik As nach 18.00.
- Klönkreise in Parks / töff. Verkehrshaltstellen – gegen Vereinsamung auch alter Menschen.
- HVV 365,- € Jahresticket, **jeder!**
Parkplatz in HH Kostenpflichtig machen,
1 Anwohnerparkplatz frei
- Parkhäuser.
- Toiletten.

A **Anhänge**

Netzplan

Plan der Unfälle mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden

Plan mit Hinweisen aus der Online-Beteiligung

Maßnahmenpläne



- ### Legende
- Bushaltestelle (Auswahl)
 - S-Bahnstation
 - U- + S-Bahnstation
 - U-Bahnstation
 - Eingang U-Bahnstation
 - Universität/Hochschule
 - Schule
 - Kindergarten
 - Senioreneinrichtung
 - kulturelle Einrichtung
 - Touristeninformation
 - religiöse Einrichtung
 - Hotel
 - Stadtrad-Station
 - Geschäftsbereiche
 - LSA
 - Fußgänger-LSA
 - Fußgängerüberweg
 - Fußweg 1. Ordnung
 - Fußweg 2. Ordnung
 - Fußweg Ergänzung 1. Ordnung
 - Fußweg Ergänzung 2. Ordnung
 - Europ. Fernwanderweg E1
 - Hanseatenweg
 - Neustadt

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirk Mitte

Fußverkehrs-konzept
Stadtteil Neustadt

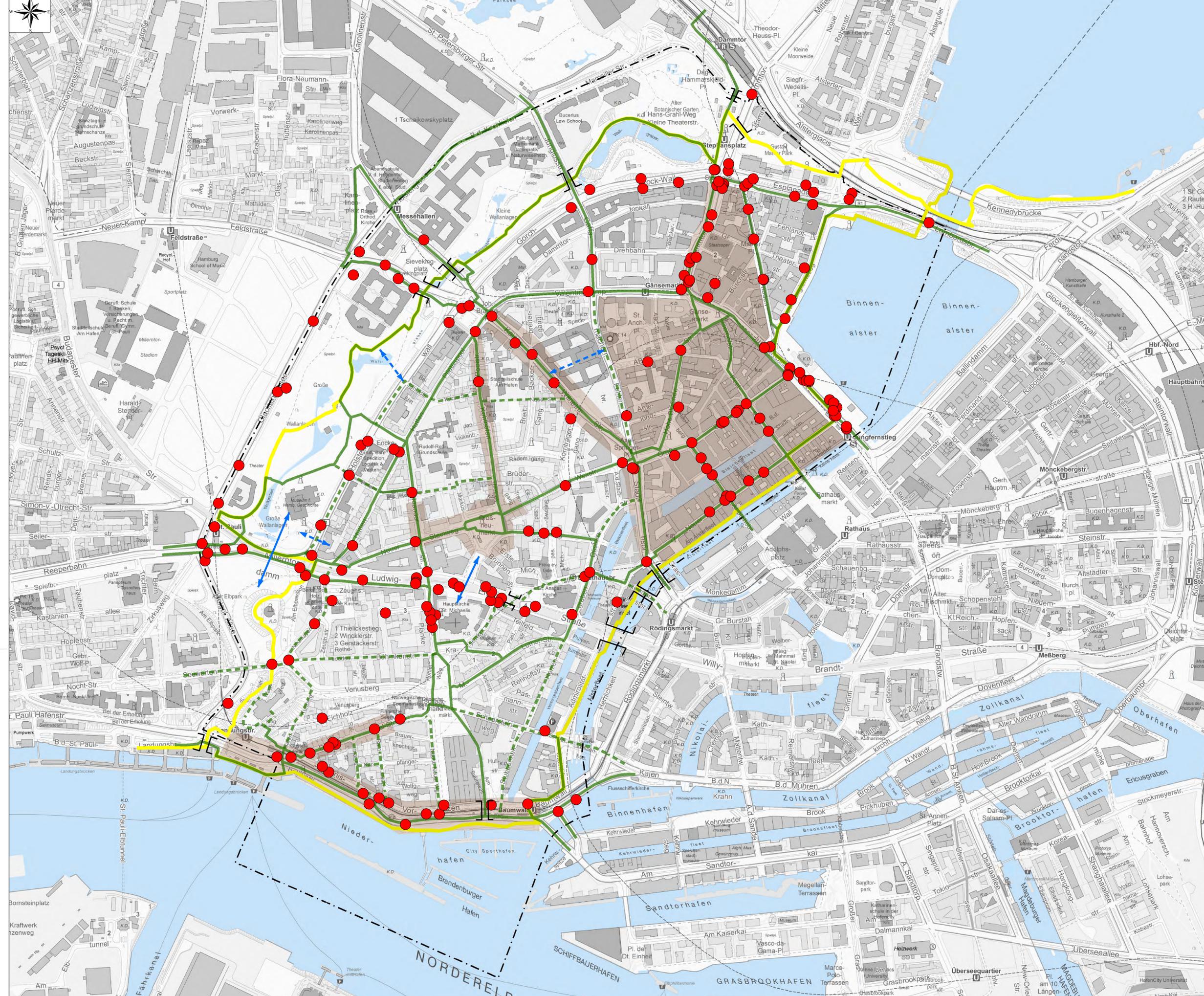
Netzplan

0 100 200 300 400 Meter

© Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
 (Im Original A0) 1:3.000

Stand: 22.07.2019

PGV-Anzahl: 0/8/1
 Aachenstraße 50
 20171 Hannover
 Tel.: 0511 220901-80
 info@pgv-entz.de
 www.pgv-entz.de



Legende

- Geschäftsbereiche
- Fußweg 1. Ordnung
- Fußweg 2. Ordnung
- Europ. Fernwanderweg E1
- Hanseatenweg
- Unfälle
- Neustadt

**Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirk Mitte**

**Fußverkehrs-konzept
Stadtteil Neustadt**

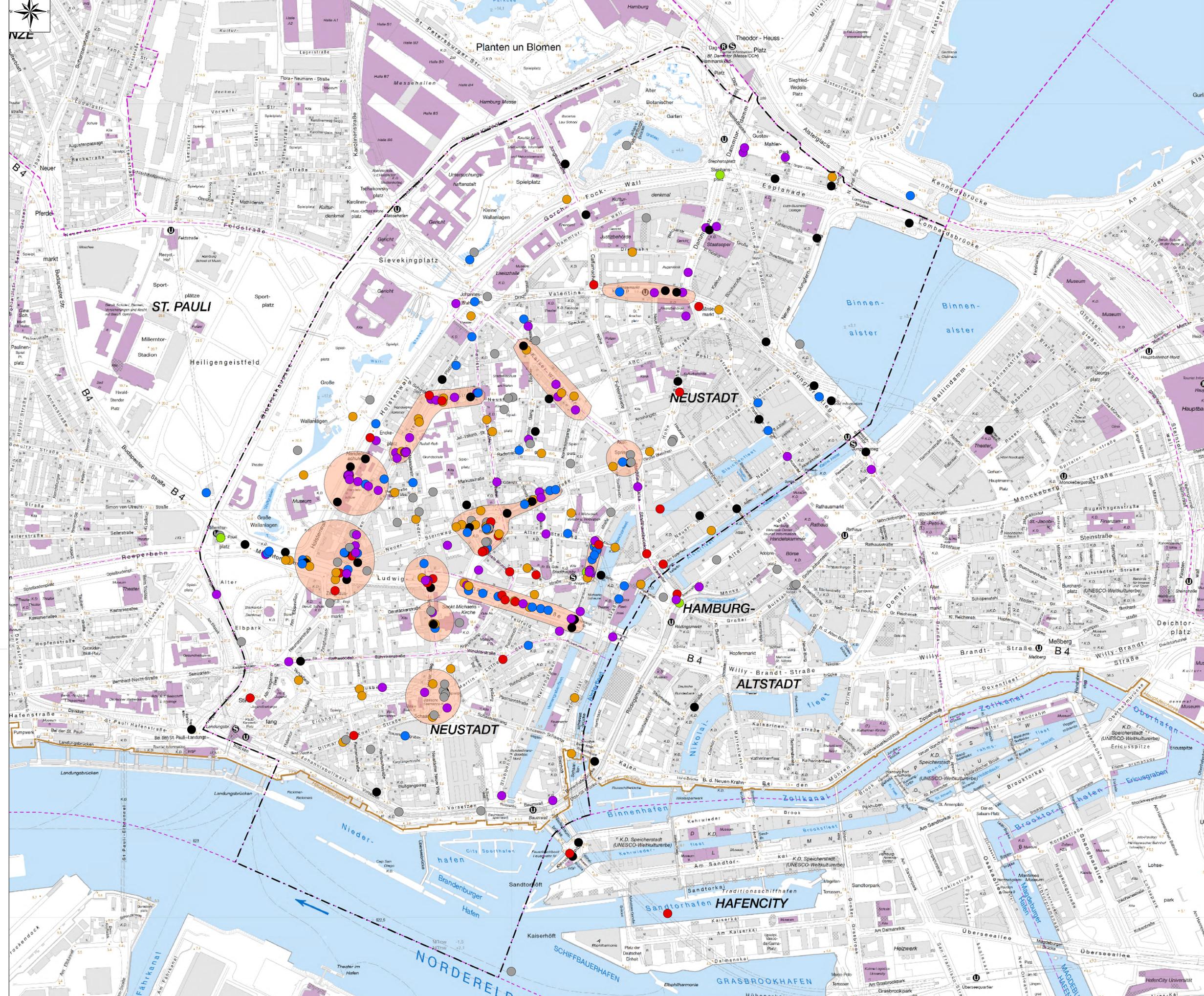
Unfälle

0 100 200 300 400 Meter

© Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
(Im Original A0) 1:3.000

Stand: 09.04.2019

plan+rät **PGV** PGV-Anzahl: 0/8/1
Aachenstraße 50
20171 Hannover
Tel.: 0511 220961-80
info@pgv-entz.de
www.pgv-entz.de



Legende

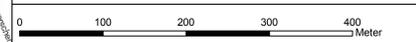
- Barrierefreiheit
- Fußwege
- Haltestellenumfeld
- Kfz-Verkehr
- Radverkehr
- Sicherheit
- Sonstiges
- Mängelhäufung
- Neustadt

**Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirk Mitte**



**Fußverkehrskonzept
Stadtteil Neustadt**

Online-Beteiligung



© Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
(Im Original A0) 1:3.000



- ### Legende
- Neue Querungen an stark befahrenden Straßen, als LSA, Fußgängerüberweg, Mittelinsel
 - Weitere Maßnahmen an Hauptverkehrsstraße
 - Maßnahmen an anderen Straßen
 - Vorschlag zur Ergänzung des Fußgänger-Leitsystems
 - ⊕ Bushaltestelle (Auswahl)
 - S S-Bahnstation
 - SU U- + S-Bahnstation
 - U U-Bahnstation
 - Eingang U-Bahnstation
 - Universität/Hochschule
 - Schule
 - Kindergarten
 - S Senioreneinrichtung
 - K kulturelle Einrichtung
 - H Touristeninformation
 - R religiöse Einrichtung
 - H Hotel
 - ⊕ Stadtrad-Station
 - Geschäftsbereiche
 - LSA
 - Fußgänger-LSA
 - ▲ Fußgängerüberweg
 - Fußweg 1. Ordnung
 - - - Fußweg 2. Ordnung
 - Fußweg Ergänzung 1. Ordnung
 - - - Fußweg Ergänzung 2. Ordnung
 - Europ. Fernwanderweg E1
 - Hanseatenweg
 - Neustadt

Freie und Hansestadt Hamburg Bezirk Mitte

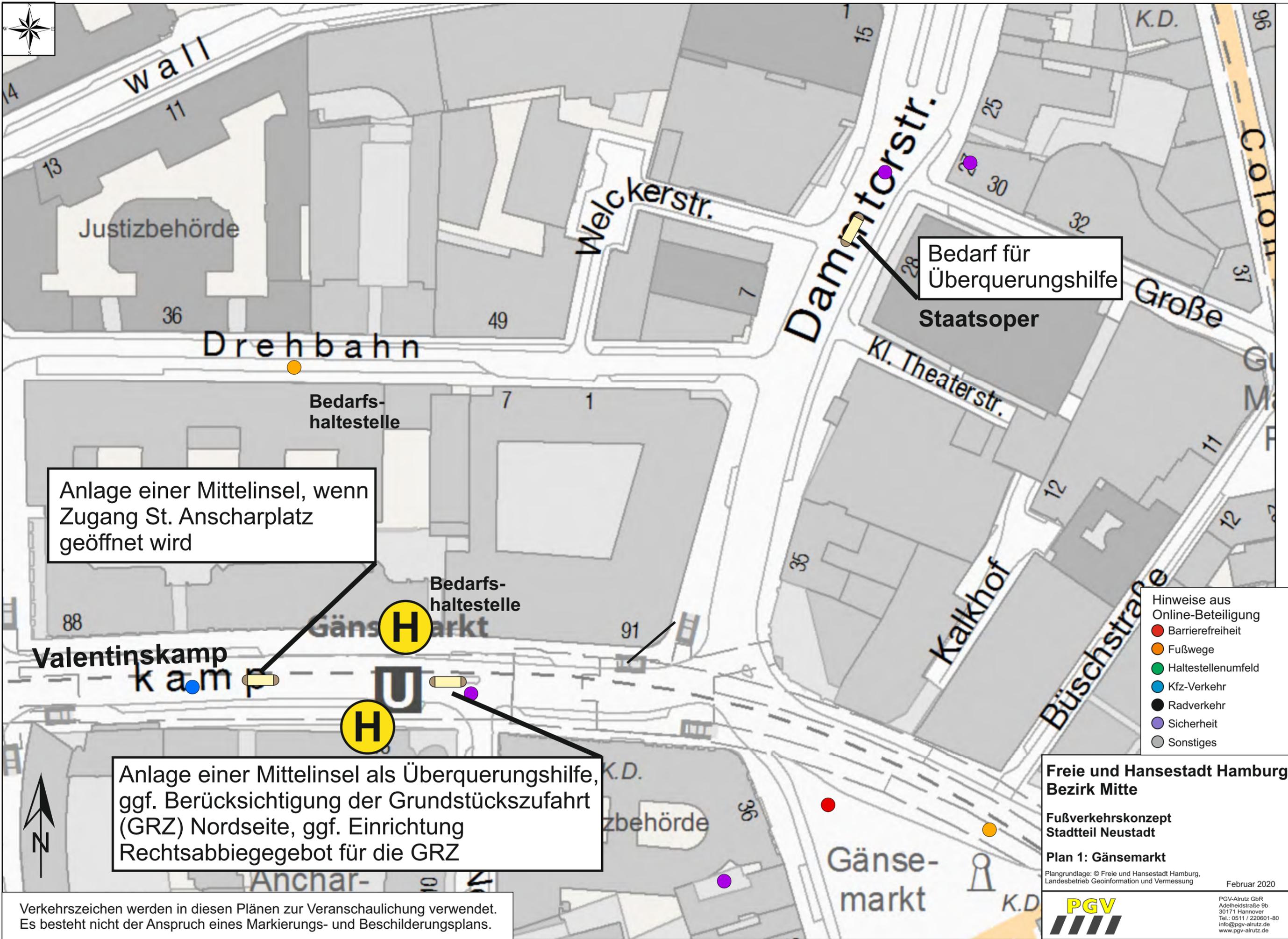


Fußverkehrskonzept Stadtteil Neustadt

Maßnahmenplan



© Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
(Im Original A0) 1:3.000



Anlage einer Mittelinsel, wenn Zugang St. Anscharplatz geöffnet wird

Bedarf für Überquerungshilfe Staatsoper

Anlage einer Mittelinsel als Überquerungshilfe, ggf. Berücksichtigung der Grundstückszufahrt (GRZ) Nordseite, ggf. Einrichtung Rechtsabbiegegebot für die GRZ

- Hinweise aus Online-Beteiligung
- Barrierefreiheit
 - Fußwege
 - Haltestellenumfeld
 - Kfz-Verkehr
 - Radverkehr
 - Sicherheit
 - Sonstiges

**Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirk Mitte**

**Fußverkehrskonzept
Stadtteil Neustadt**

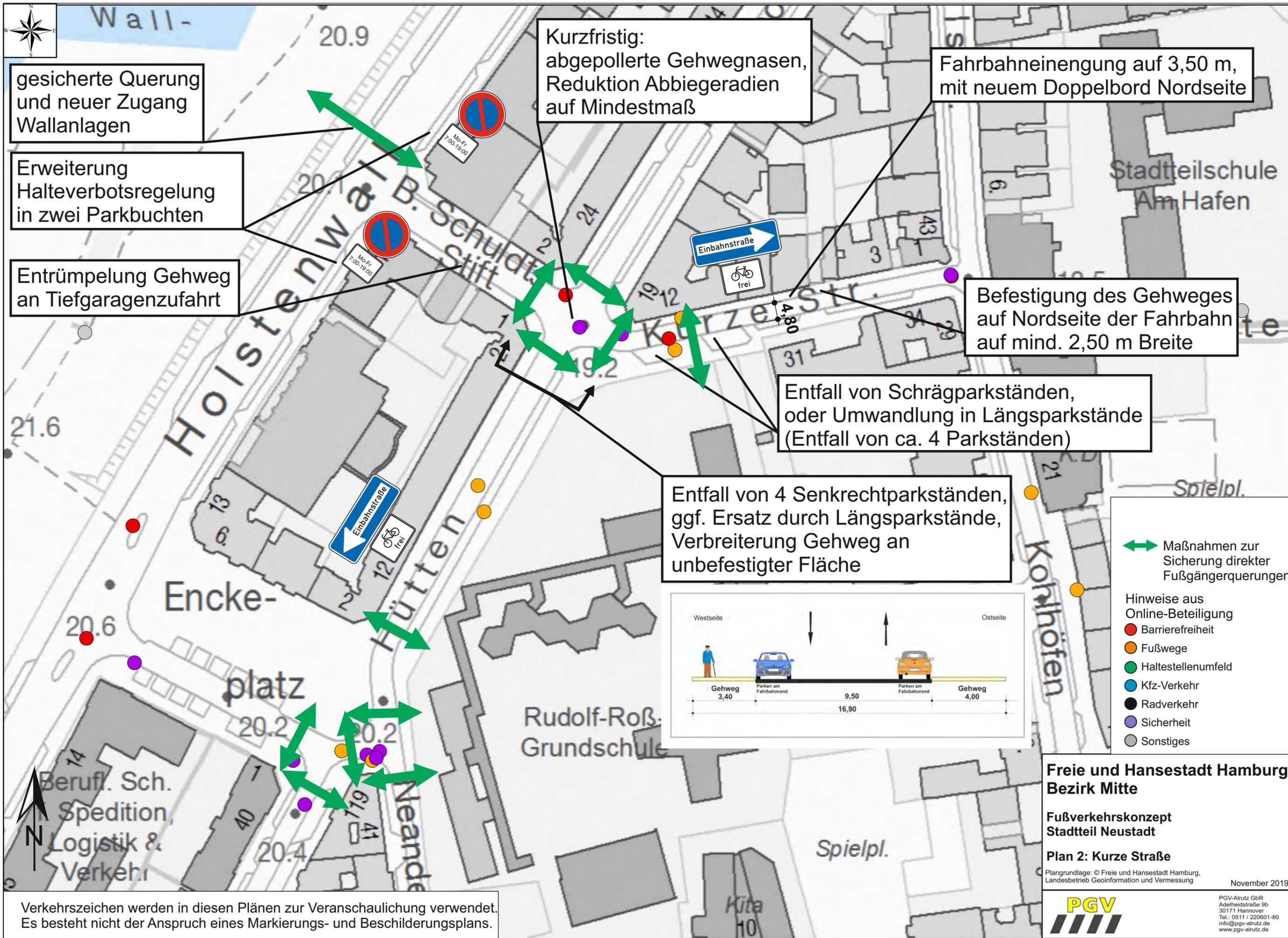
Plan 1: Gänsemarkt

Plangrundlage: © Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
Februar 2020



PGV-Alutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alutz.de
www.pgv-alutz.de

Verkehrszeichen werden in diesen Plänen zur Veranschaulichung verwendet. Es besteht nicht der Anspruch eines Markierungs- und Beschilderungsplans.



gesicherte Querung und neuer Zugang Wallanlagen

Erweiterung Halteverbotsregelung in zwei Parkbuchten

Entrümpelung Gehweg an Tiefgaragenzufahrt

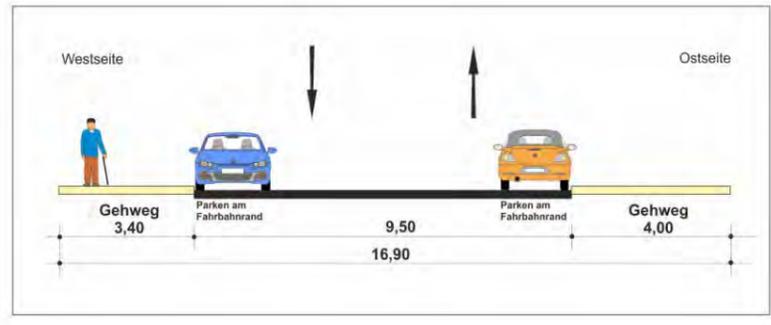
Kurzfristig: abgepollerte Gehwegnasen, Reduktion Abbiegeradien auf Mindestmaß

Fahrbahneinengung auf 3,50 m, mit neuem Doppelbord Nordseite

Befestigung des Gehweges auf Nordseite der Fahrbahn auf mind. 2,50 m Breite

Entfall von Schrägparkständen, oder Umwandlung in Längsparkstände (Entfall von ca. 4 Parkständen)

Entfall von 4 Senkrechtparkständen, ggf. Ersatz durch Längsparkstände, Verbreiterung Gehweg an unbefestigter Fläche



Maßnahmen zur Sicherung direkter Fußgängerquerungen

- Hinweise aus Online-Beteiligung
- Barrierefreiheit
 - Fußwege
 - Haltestellenumfeld
 - Kfz-Verkehr
 - Radverkehr
 - Sicherheit
 - Sonstiges

Verkehrszeichen werden in diesen Plänen zur Veranschaulichung verwendet. Es besteht nicht der Anspruch eines Markierungs- und Beschilderungsplans.

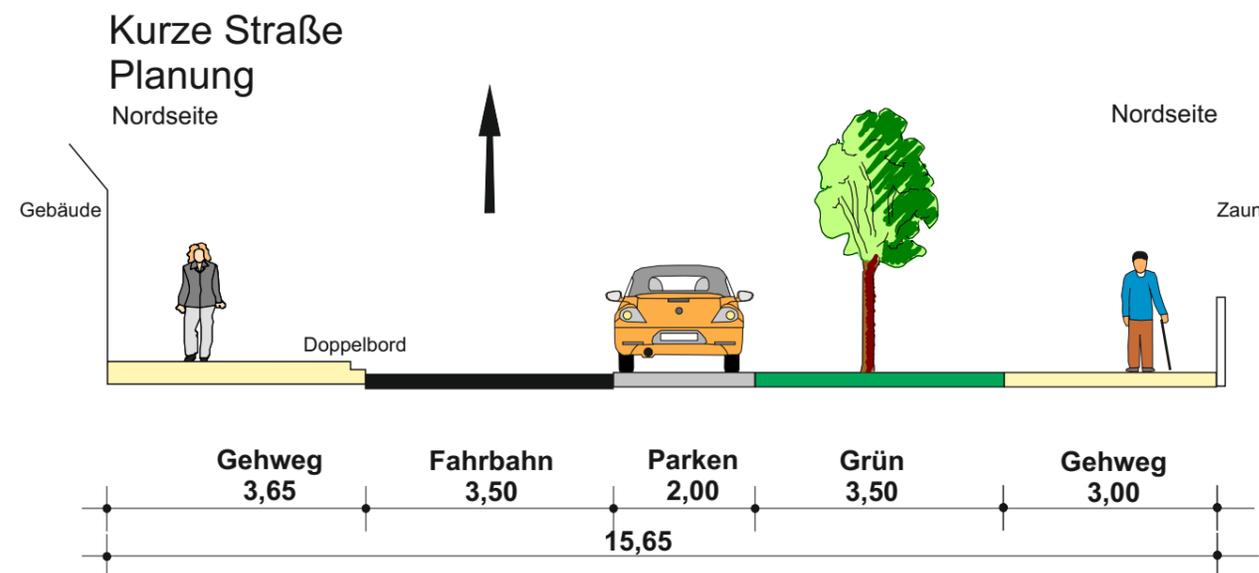
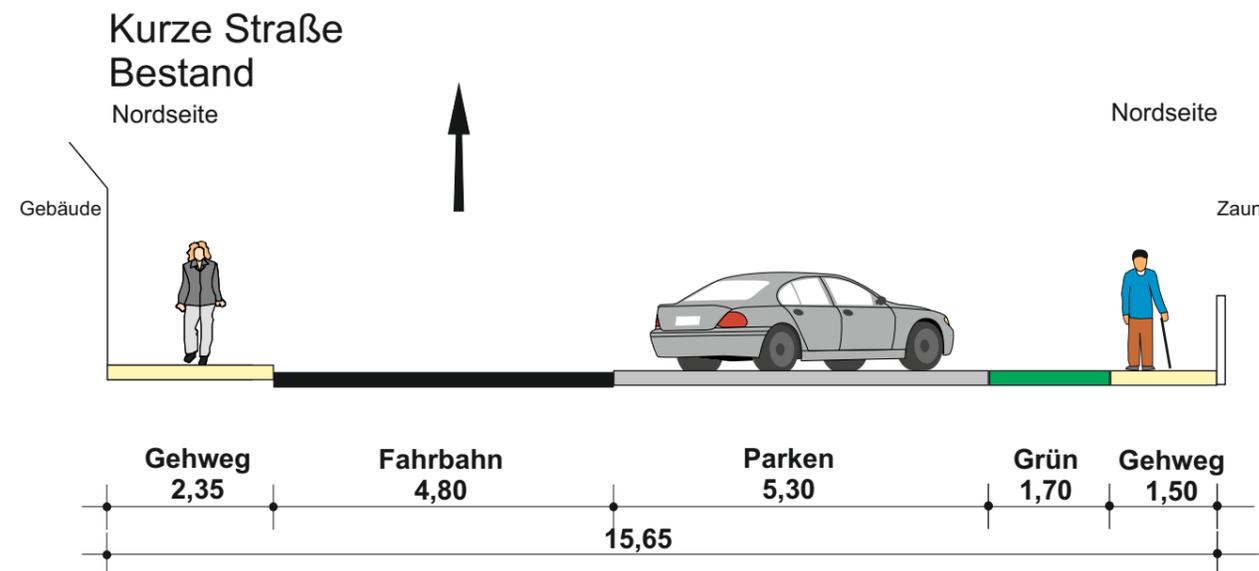
Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirk Mitte

Fußverkehrskonzept
Stadtteil Neustadt

Plan 2: Kurze Straße

Plangrundlage: © Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
November 2019

PGV-Alrutz GbR
Adelheidsstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de



Beispiel Düsseldorf

**Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirk Mitte**

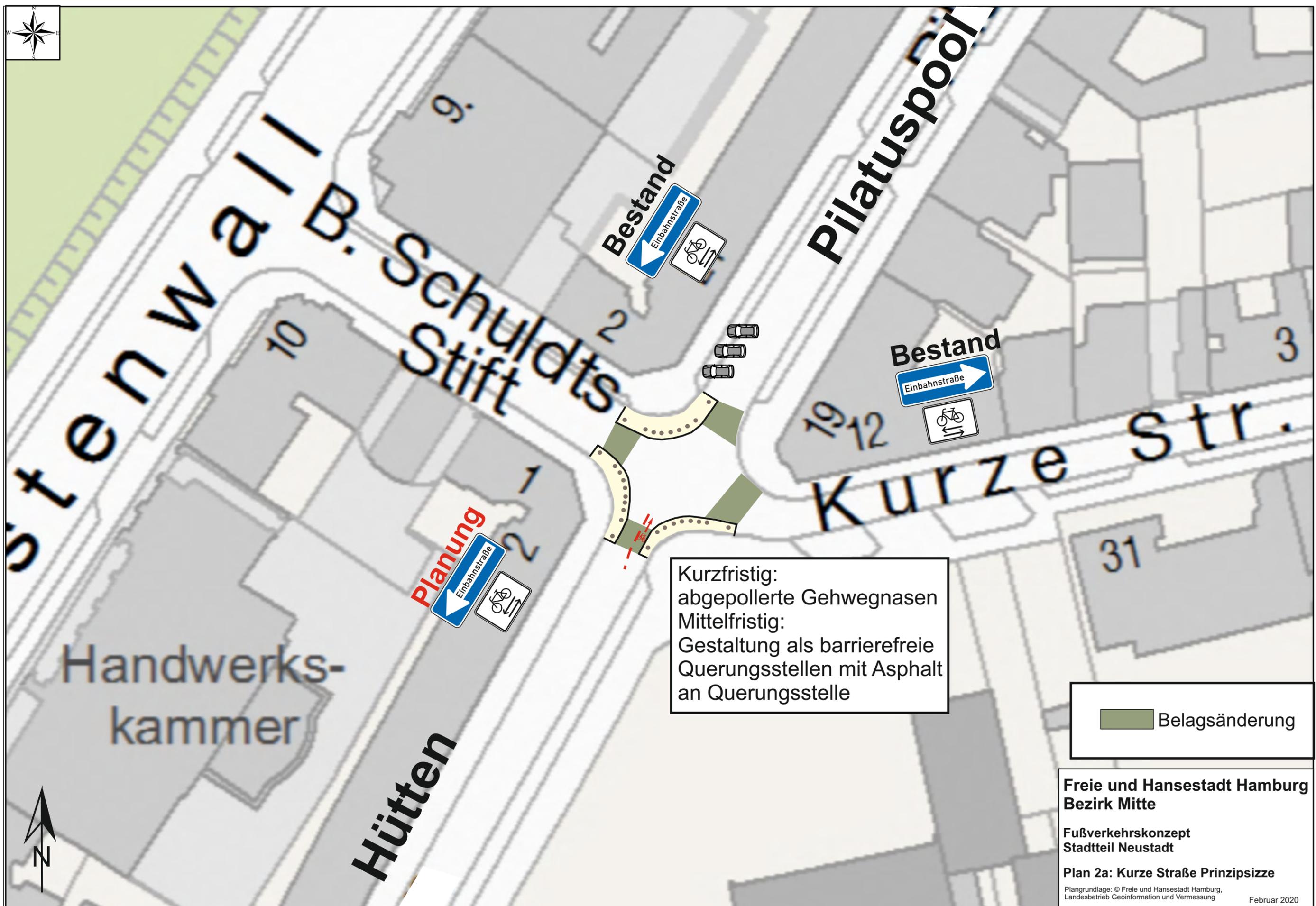
**Fußverkehrskonzept
Stadtteil Neustadt**

Plan 2: Kurze Straße, Querschnitt

November 2019



PGV-Alrutz GbR
Adelheidsstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de



Kurzfristig:
abgepollerte Gehwegnasen
Mittelfristig:
Gestaltung als barrierefreie
Querungsstellen mit Asphalt
an Querungsstelle

 Belagsänderung

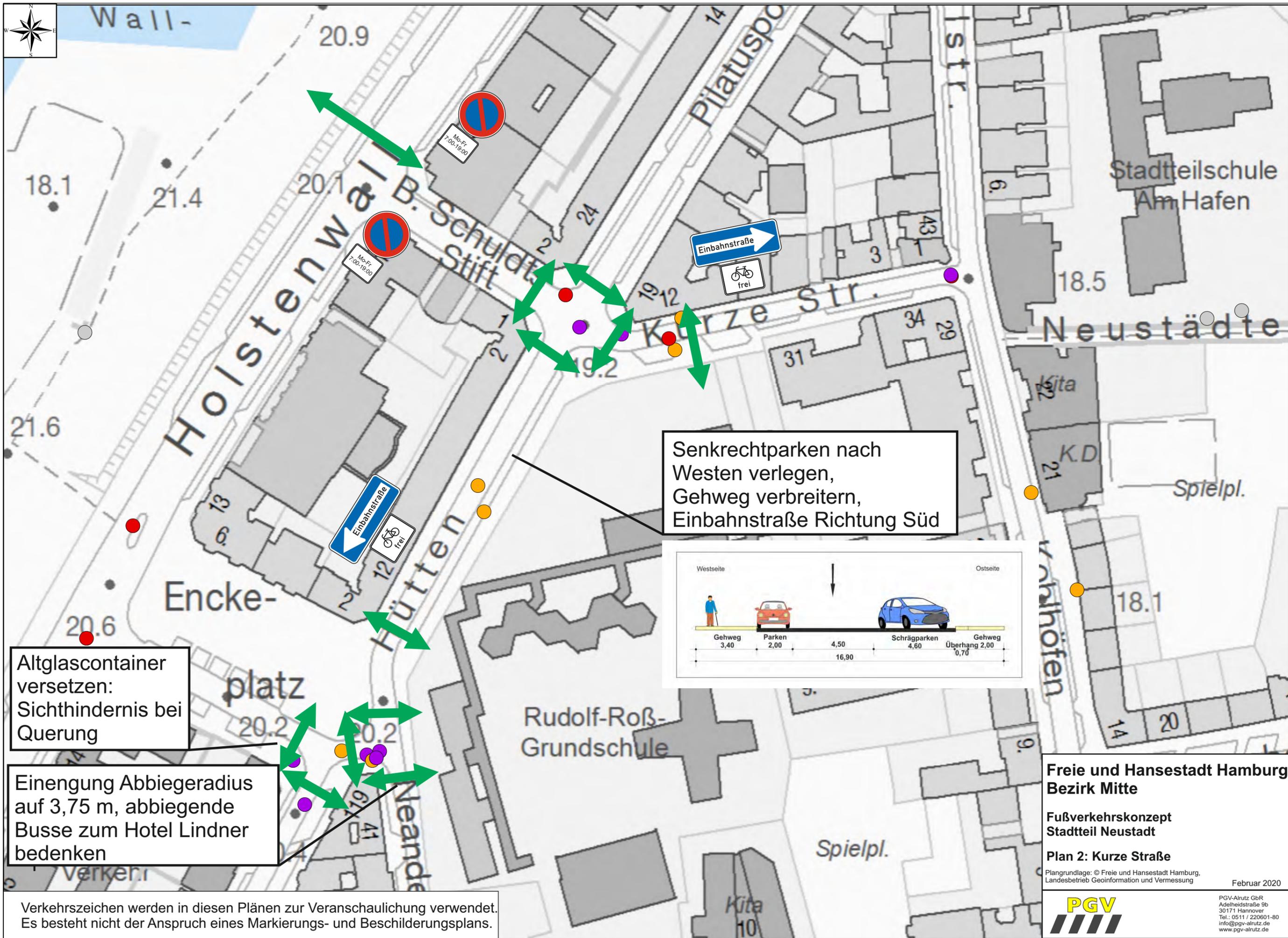
**Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirk Mitte**

**Fußverkehrskonzept
Stadtteil Neustadt**

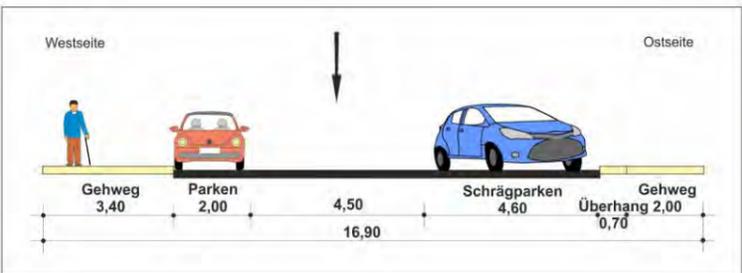
Plan 2a: Kurze Straße Prinzipsizze

Plangrundlage: © Freie und Hansestadt Hamburg,
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung Februar 2020

Verkehrszeichen werden in diesen Plänen zur Veranschaulichung verwendet.
Es besteht nicht der Anspruch eines Markierungs- und Beschilderungsplans.



Senkrechtparken nach Westen verlegen, Gehweg verbreitern, Einbahnstraße Richtung Süd



Altglascontainer versetzen: Sichthindernis bei Querung

Einengung Abbiegeradius auf 3,75 m, abbiegende Busse zum Hotel Lindner bedenken

Verkehrszeichen werden in diesen Plänen zur Veranschaulichung verwendet. Es besteht nicht der Anspruch eines Markierungs- und Beschilderungsplans.

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirk Mitte

Fußverkehrskonzept
Stadtteil Neustadt

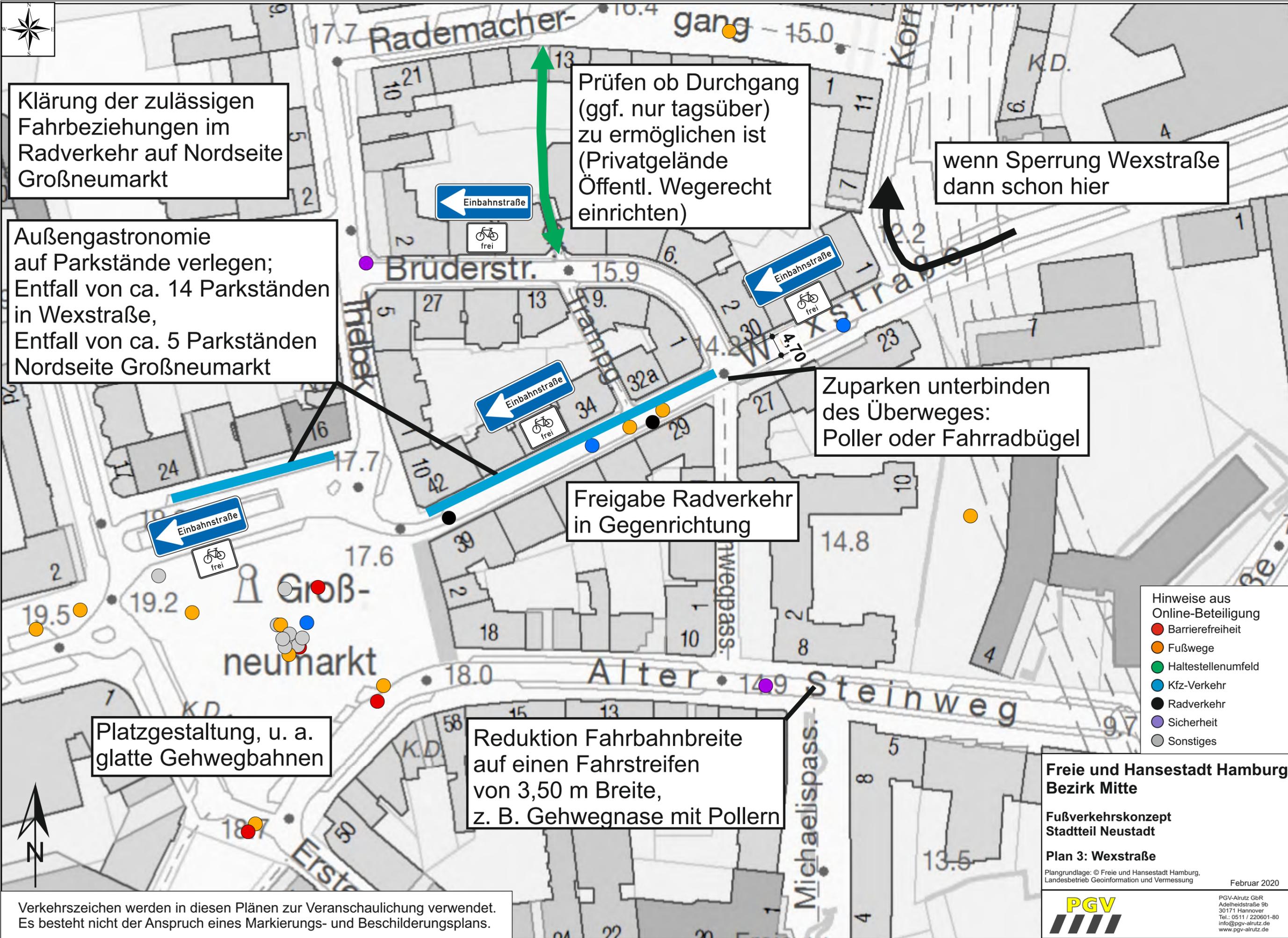
Plan 2: Kurze Straße

Plangrundlage: © Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Februar 2020



PGV-Alutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alutz.de
www.pgv-alutz.de



Klärung der zulässigen Fahrbeziehungen im Radverkehr auf Nordseite Großneumarkt

Außengastronomie auf Parkstände verlegen; Entfall von ca. 14 Parkständen in Wexstraße, Entfall von ca. 5 Parkständen Nordseite Großneumarkt

Prüfen ob Durchgang (ggf. nur tagsüber) zu ermöglichen ist (Privatgelände Öffentl. Wegerecht einrichten)

wenn Sperrung Wexstraße dann schon hier

Zuparken unterbinden des Überweges: Poller oder Fahrradbügel

Freigabe Radverkehr in Gegenrichtung

Platzgestaltung, u. a. glatte Gehwegbahnen

Reduktion Fahrbahnbreite auf einen Fahrstreifen von 3,50 m Breite, z. B. Gehwegnase mit Pollern

- Hinweise aus Online-Beteiligung
- Barrierefreiheit
 - Fußwege
 - Haltestellenumfeld
 - Kfz-Verkehr
 - Radverkehr
 - Sicherheit
 - Sonstiges

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirk Mitte

Fußverkehrskonzept
Stadtteil Neustadt

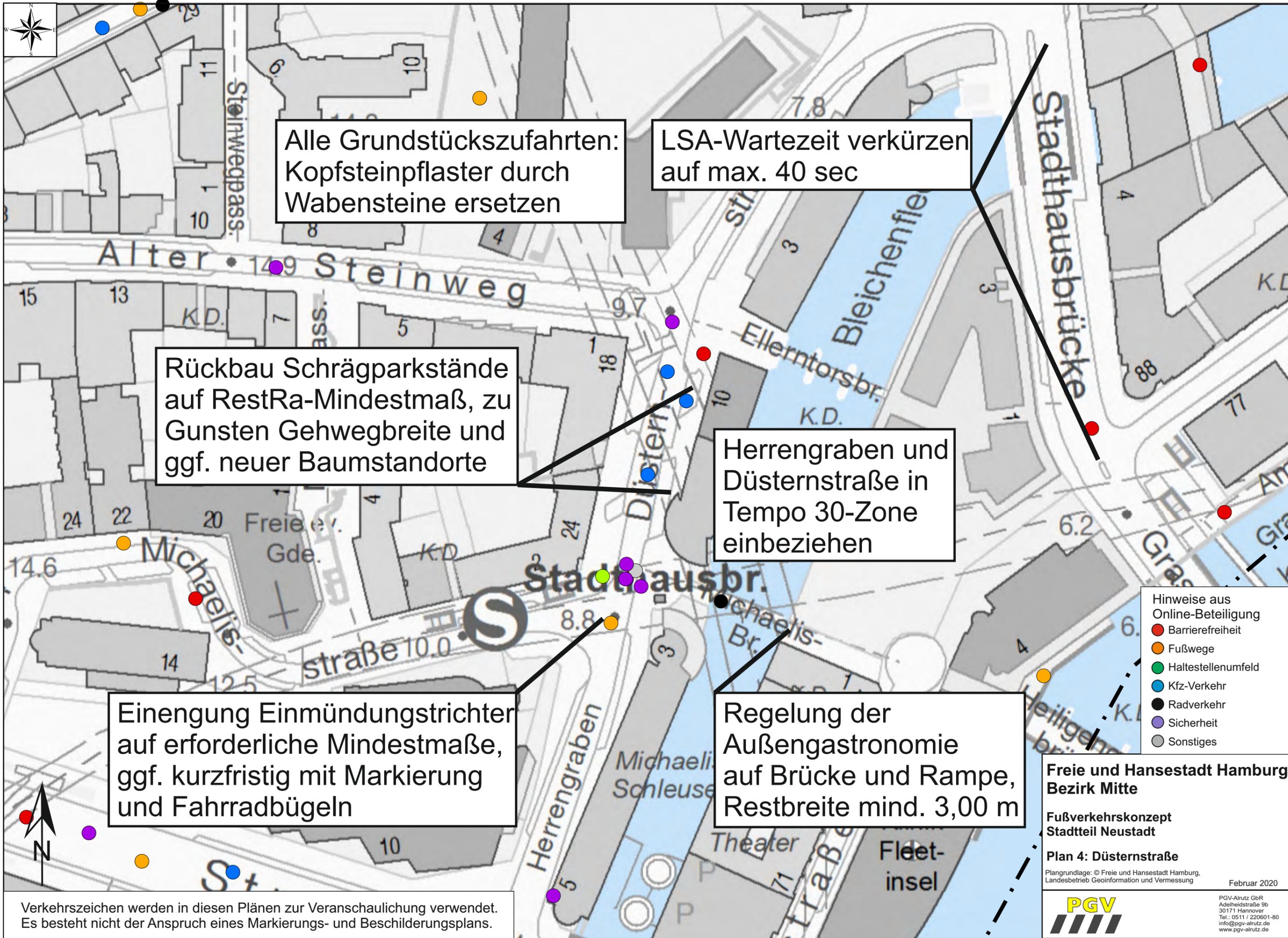
Plan 3: Wexstraße

Plangrundlage: © Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
Februar 2020



PGV-Alutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alutz.de
www.pgv-alutz.de

Verkehrszeichen werden in diesen Plänen zur Veranschaulichung verwendet. Es besteht nicht der Anspruch eines Markierungs- und Beschilderungsplans.



Alle Grundstückszufahrten:
Kopfsteinpflaster durch
Wabensteine ersetzen

LSA-Wartezeit verkürzen
auf max. 40 sec

Rückbau Schrägparkstände
auf RestRa-Mindestmaß, zu
Gunsten Gehwegbreite und
ggf. neuer Baumstandorte

Herrengraben und
Düsterstraße in
Tempo 30-Zone
einbeziehen

Einengung Einmündungstrichter
auf erforderliche Mindestmaße,
ggf. kurzfristig mit Markierung
und Fahrradbügeln

Regelung der
Außengastronomie
auf Brücke und Rampe,
Restbreite mind. 3,00 m

- Hinweise aus
Online-Beteiligung
- Barrierefreiheit
 - Fußwege
 - Haltestellenumfeld
 - Kfz-Verkehr
 - Radverkehr
 - Sicherheit
 - Sonstiges

**Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirk Mitte**

**Fußverkehrskonzept
Stadtteil Neustadt**

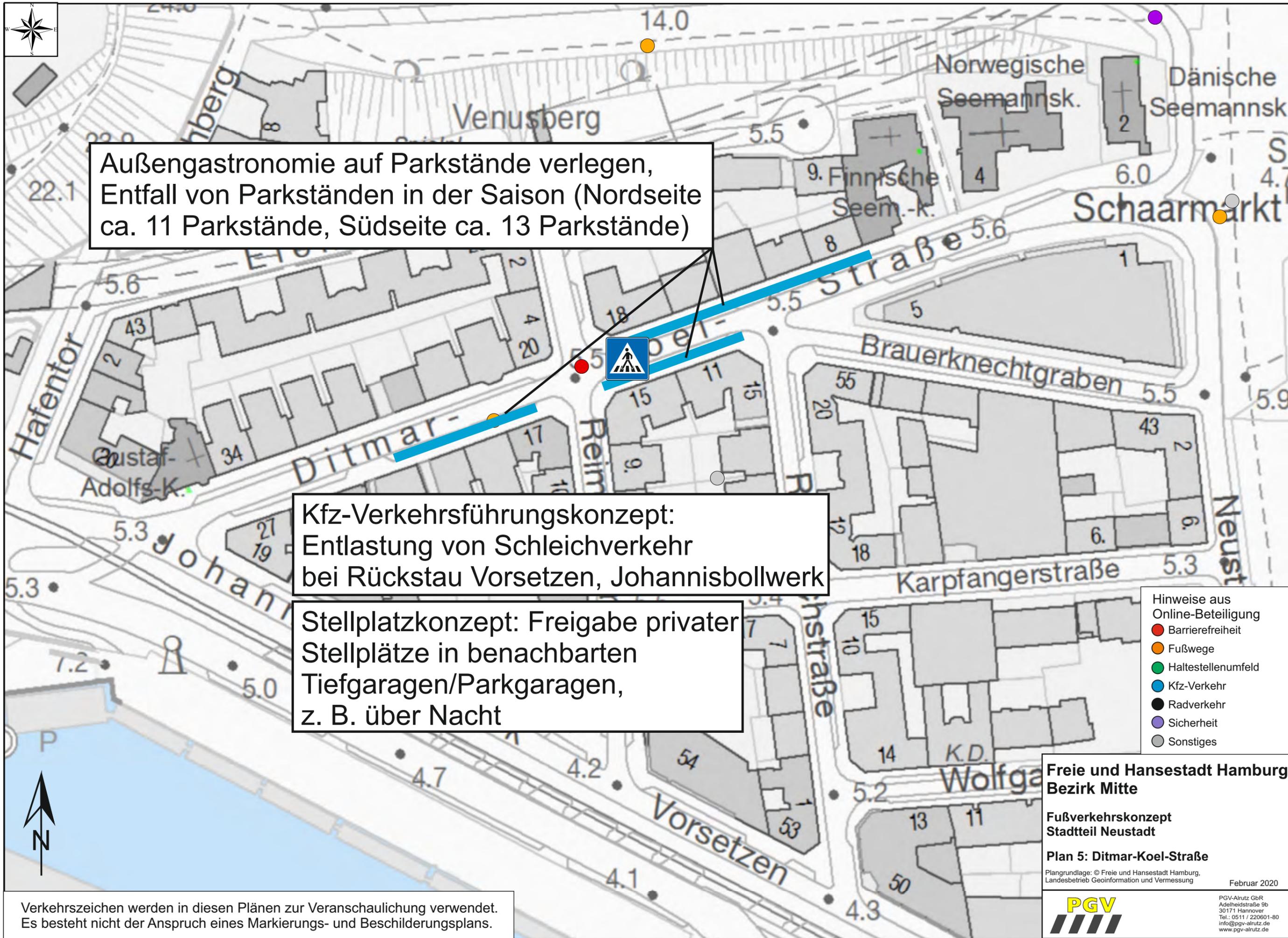
Plan 4: Düsterstraße

Plangrundlage: © Freie und Hansestadt Hamburg,
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
Februar 2020



PGV-Alutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alutz.de
www.pgv-alutz.de

Verkehrszeichen werden in diesen Plänen zur Veranschaulichung verwendet.
Es besteht nicht der Anspruch eines Markierungs- und Beschilderungsplans.



Außengastronomie auf Parkstände verlegen,
Entfall von Parkständen in der Saison (Nordseite
ca. 11 Parkstände, Südseite ca. 13 Parkstände)

Kfz-Verkehrsführungskonzept:
Entlastung von Schleichverkehr
bei Rückstau Vorsetzen, Johannisbollwerk

Stellplatzkonzept: Freigabe privater
Stellplätze in benachbarten
Tiefgaragen/Parkgaragen,
z. B. über Nacht

- Hinweise aus Online-Beteiligung
- Barrierefreiheit
 - Fußwege
 - Haltestellenumfeld
 - Kfz-Verkehr
 - Radverkehr
 - Sicherheit
 - Sonstiges

**Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirk Mitte**

**Fußverkehrskonzept
Stadtteil Neustadt**

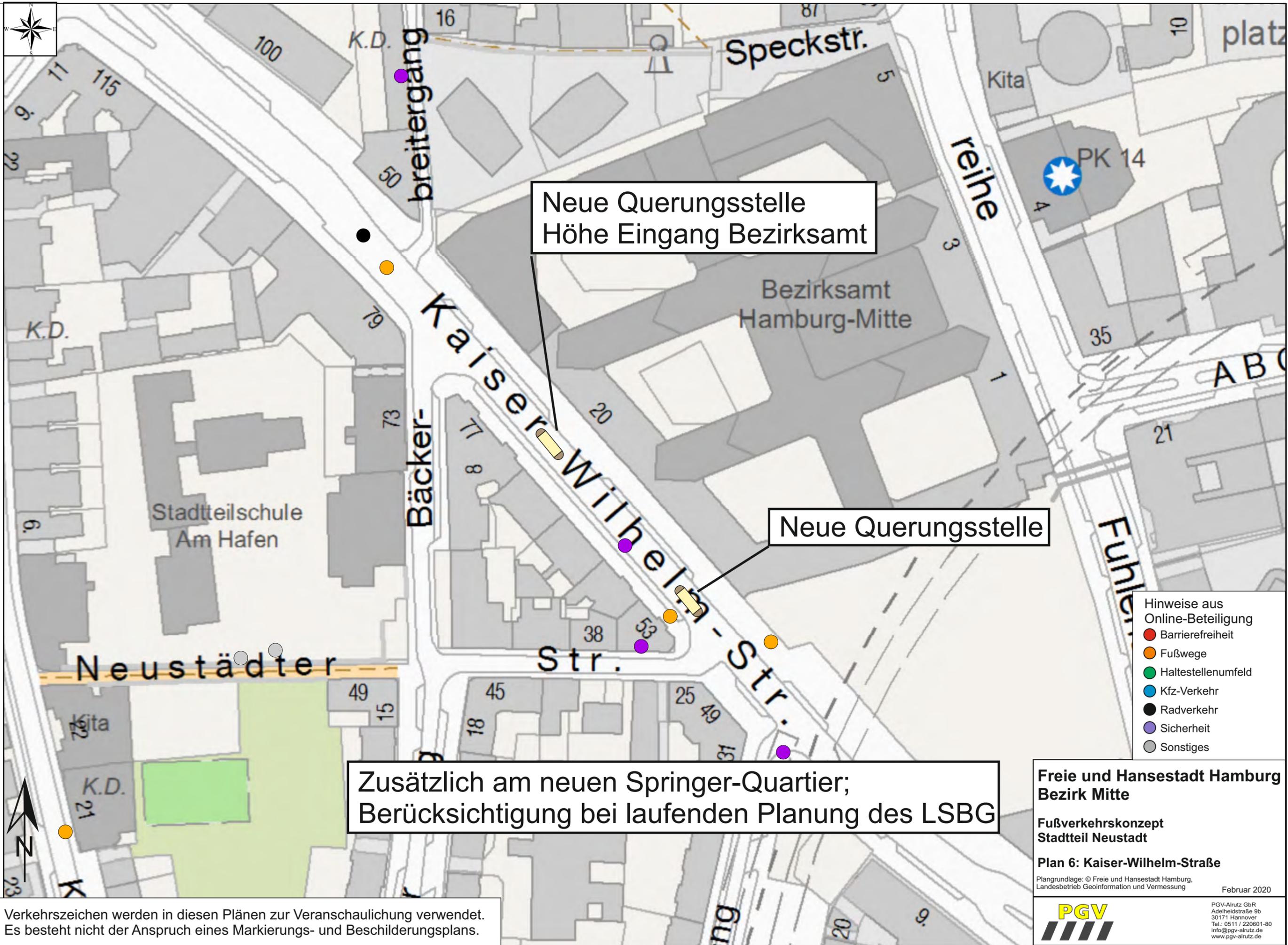
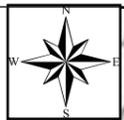
Plan 5: Ditmar-Koel-Straße

Plangrundlage: © Freie und Hansestadt Hamburg,
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
Februar 2020



PGV-Alutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alutz.de
www.pgv-alutz.de

Verkehrszeichen werden in diesen Plänen zur Veranschaulichung verwendet.
Es besteht nicht der Anspruch eines Markierungs- und Beschilderungsplans.



Neue Querungsstelle
Höhe Eingang Bezirksamt

Neue Querungsstelle

Zusätzlich am neuen Springer-Quartier;
Berücksichtigung bei laufenden Planung des LSBG

- Hinweise aus Online-Beteiligung
- Barrierefreiheit
 - Fußwege
 - Haltestellenumfeld
 - Kfz-Verkehr
 - Radverkehr
 - Sicherheit
 - Sonstiges

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirk Mitte

Fußverkehrskonzept
Stadtteil Neustadt

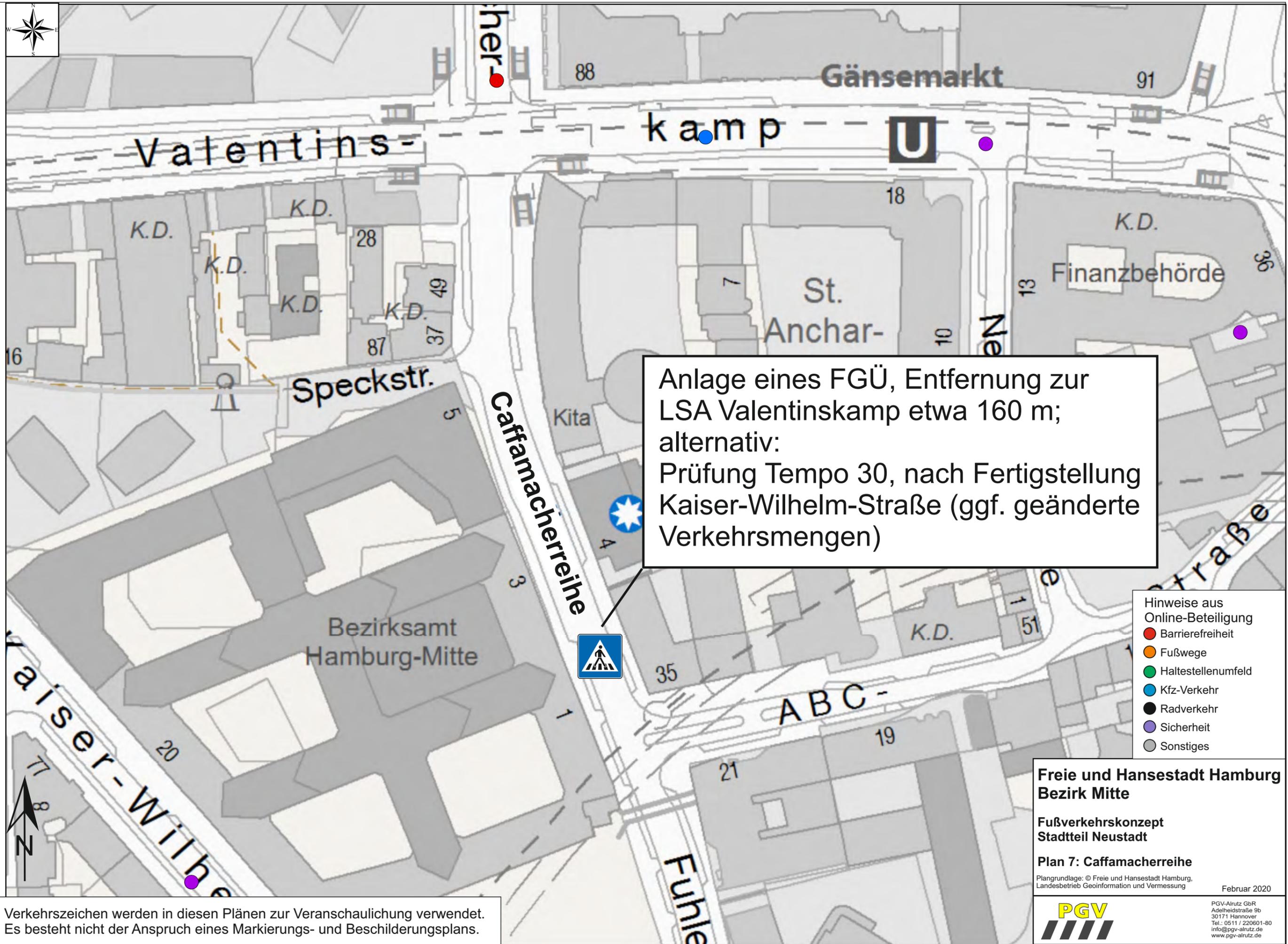
Plan 6: Kaiser-Wilhelm-Straße

Plangrundlage: © Freie und Hansestadt Hamburg,
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
Februar 2020



PGV-Alutz GbR
Adelheidsstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alutz.de
www.pgv-alutz.de

Verkehrszeichen werden in diesen Plänen zur Veranschaulichung verwendet.
Es besteht nicht der Anspruch eines Markierungs- und Beschilderungsplans.



Anlage eines FGÜ, Entfernung zur LSA Valentinskamp etwa 160 m;
 alternativ:
 Prüfung Tempo 30, nach Fertigstellung Kaiser-Wilhelm-Straße (ggf. geänderte Verkehrsmengen)

- Hinweise aus Online-Beteiligung
- Barrierefreiheit
 - Fußwege
 - Haltestellenumfeld
 - Kfz-Verkehr
 - Radverkehr
 - Sicherheit
 - Sonstiges

**Freie und Hansestadt Hamburg
 Bezirk Mitte**

**Fußverkehrskonzept
 Stadtteil Neustadt**

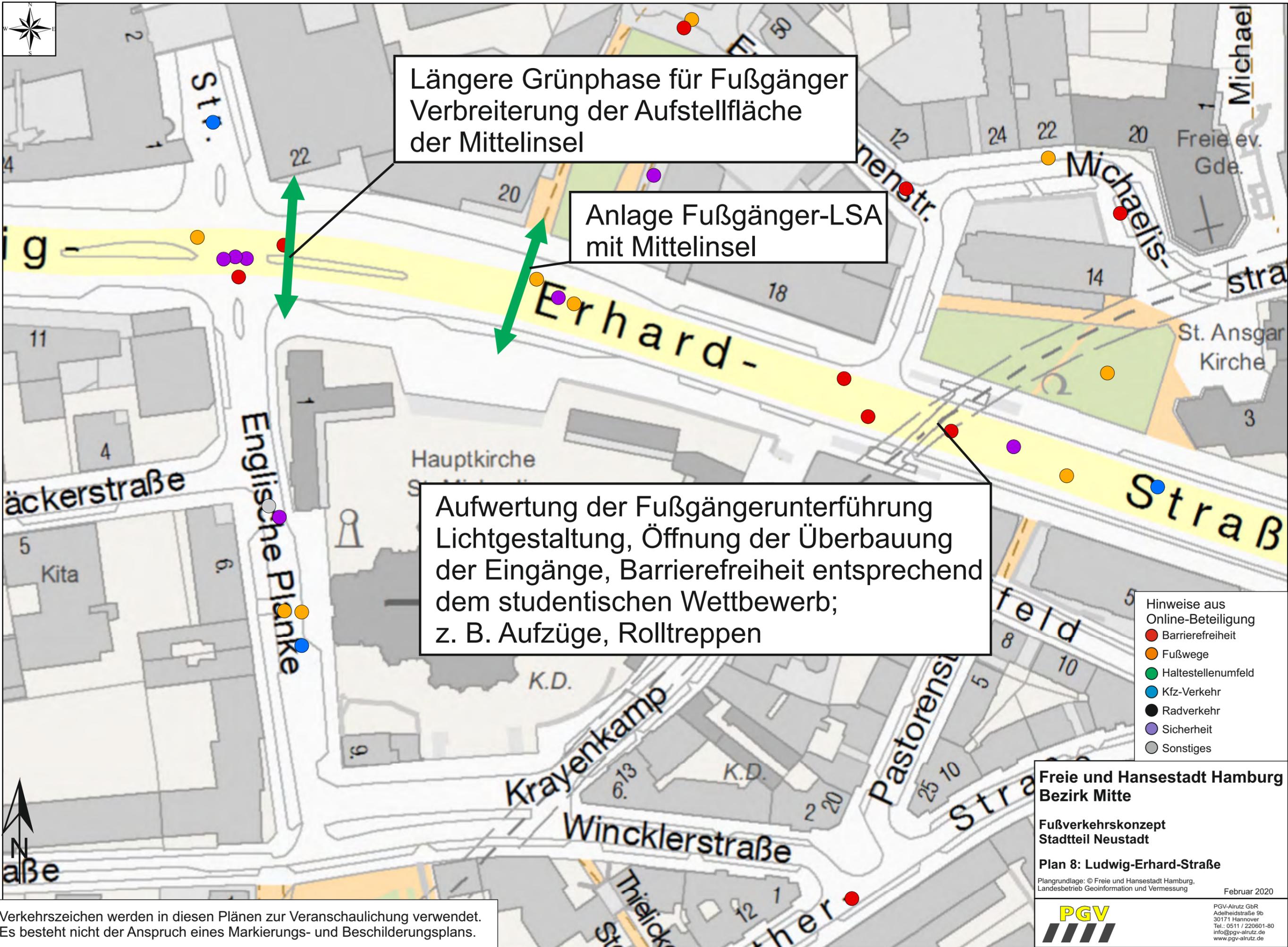
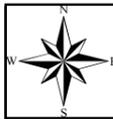
Plan 7: Caffamacherreihe

Plangrundlage: © Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
 Februar 2020



PGV-Alrutz GbR
 Adelheidstraße 9b
 30171 Hannover
 Tel.: 0511 / 220601-80
 info@pgv-alrutz.de
 www.pgv-alrutz.de

Verkehrszeichen werden in diesen Plänen zur Veranschaulichung verwendet. Es besteht nicht der Anspruch eines Markierungs- und Beschilderungsplans.



Längere Grünphase für Fußgänger
Verbreiterung der Aufstellfläche
der Mittelinsel

Anlage Fußgänger-LSA
mit Mittelinsel

Aufwertung der Fußgängerunterführung
Lichtgestaltung, Öffnung der Überbauung
der Eingänge, Barrierefreiheit entsprechend
dem studentischen Wettbewerb;
z. B. Aufzüge, Rolltreppen

- Hinweise aus Online-Beteiligung
- Barrierefreiheit
 - Fußwege
 - Haltestellenumfeld
 - Kfz-Verkehr
 - Radverkehr
 - Sicherheit
 - Sonstiges

**Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirk Mitte**

**Fußverkehrskonzept
Stadtteil Neustadt**

Plan 8: Ludwig-Erhard-Straße

Plangrundlage: © Freie und Hansestadt Hamburg,
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
Februar 2020



PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Verkehrszeichen werden in diesen Plänen zur Veranschaulichung verwendet.
Es besteht nicht der Anspruch eines Markierungs- und Beschilderungsplans.

Steinwegpassage

Alter Steinweg

Fahrradbügel

Nordseite:
Bord bleibt im Bestand

3,50

Michaelispassage

Fahrbahneinengung auf 3,50 m
1,00 m auf Null mit Sperrfeld
0,60 m barrierefreie Gestaltung
als ungesicherte Querung
(vgl. H BVA 2011)
Poller im Abstand von 0,30 m
von der Bordkante setzen

**Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Mitte**

**Fußverkehrskonzept
Stadtteil Neustadt**

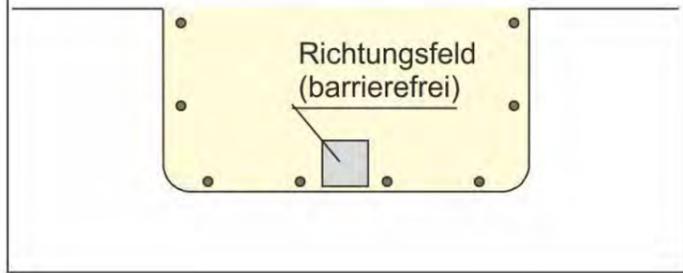
Plan 9: Alter Steinweg

Plangrundlage: © Freie und Hansestadt Hamburg,
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

November 2019



Detail Poller



Enckeplatz



Gehwegnahe beidseits, sichern gegen Zuparken, 3,75 m Fahrbahnbreite, mit Schutzstreifen und Piktogrammen an die Querungsstellenentgegen Einbahnrichtung

Gehwegnahe, 3,75 m Fahrbahnbreite, Asphalt als Fahrbahnbelag an Querungsstelle

Versetzen der Altstoff-Container auf bisherige Parkstände

 Belagsänderung

Neanderstr.

Beruf f. Spedition, Logistik & Verkehr



Verkehrszeichen werden in diesen Plänen zur Veranschaulichung verwendet. Es besteht nicht der Anspruch eines Markierungs- und Beschilderungsplans.

**Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirk Mitte**

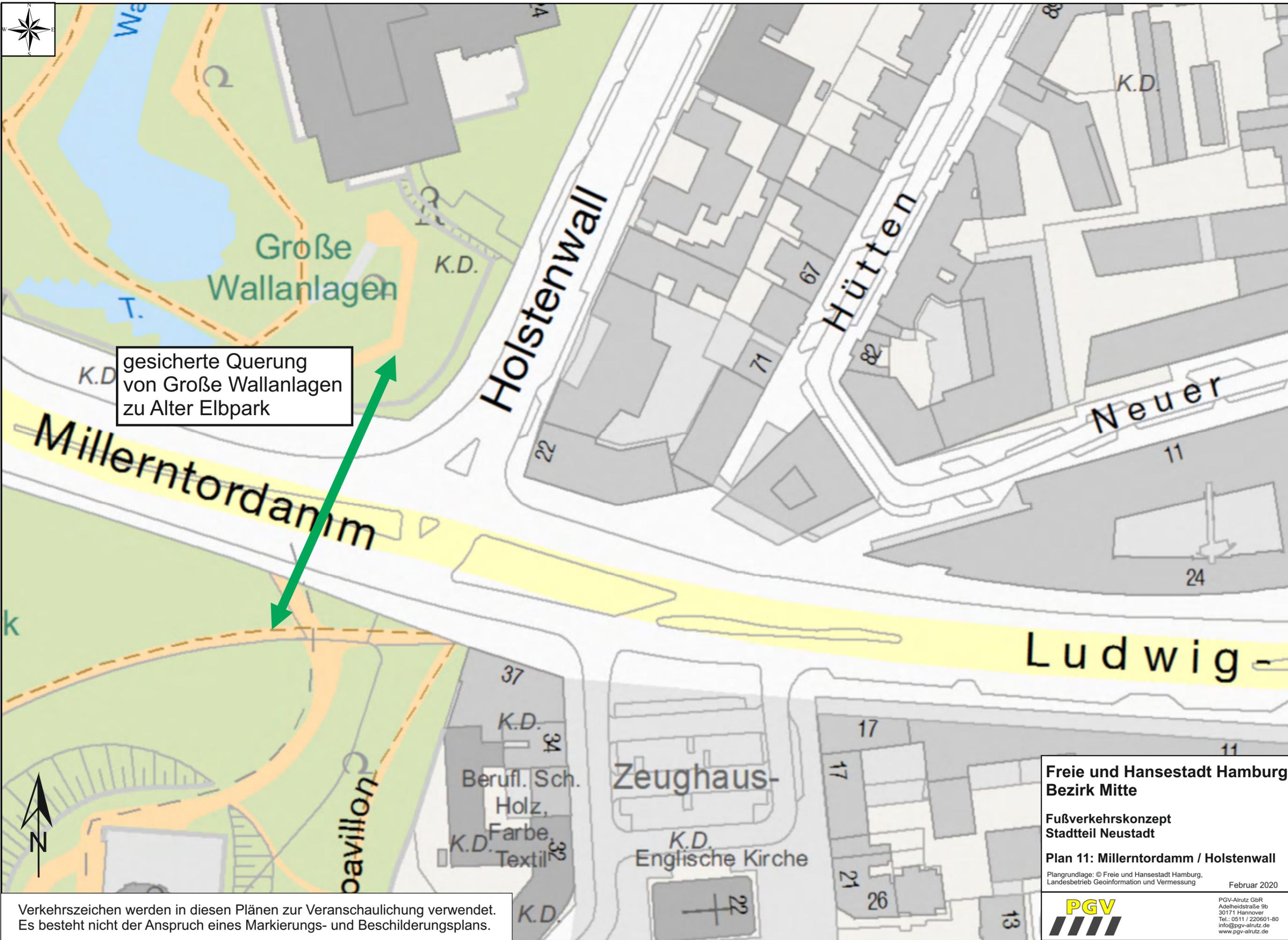
Fußverkehrskonzept
Stadtteil Neustadt

Plan 10: Neanderstraße Prinzipskizze

Plangrundlage: © Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
Februar 2020



PGV-Alutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alutz.de
www.pgv-alutz.de



gesicherte Querung
von Große Wallanlagen
zu Alter Elbpark

Verkehrszeichen werden in diesen Plänen zur Veranschaulichung verwendet.
Es besteht nicht der Anspruch eines Markierungs- und Beschilderungsplans.

**Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirk Mitte**

**Fußverkehrskonzept
Stadtteil Neustadt**

Plan 11: Millerntordamm / Holstenwall

Plangrundlage: © Freie und Hansestadt Hamburg,
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Februar 2020

PGV

PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de



Hamburg | Bezirksamt
Hamburg-Mitte