

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Richard Seelmaecker (CDU) vom 22.04.21

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Verkehrsteilnehmer als Versuchskaninchen – Was genau hatte es mit dem Verkehrsversuch einer Verkehrs-Lobbygruppe an der Ecke Alsterglaciis-Alsterufer-Kennedybrücke am 17. April auf sich? Und: Können/dürfen so was auch andere Interessengruppen?**

#### **Einleitung für die Fragen:**

*Laut Eigenauskunft hat ein Interessenverband aus dem Verkehrsbereich am Samstag, dem 17. April 2021, mit Unterstützung der Polizei Hamburg als zuständiger Straßenverkehrsbehörde einen „Verkehrsversuch“ an der Kreuzung Alsterglaciis-Alsterufer-Kennedybrücke am nördlichen Rand der Hamburger Innenstadt durchführen lassen (<https://hamburg.adfc.de/pressemitteilung/pop-up-aktion-kreuzung-alsterglaciis-kennedybruecke>). Demnach wurde unter dem Motto „Verkehrsversuch macht klug!“ an besagtem Tag von 11 bis 18 Uhr für sieben Stunden ein sogenannter Pop-up-Radweg mittels „modaler Filter“ eingerichtet.*

*Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:*

#### **Einleitung für die Antworten:**

Bei der Aktion vom 17. April 2021 handelte es sich nicht – wie vom Fragesteller irrtümlich angenommen – um einen Verkehrsversuch, sondern um eine Versammlung gemäß Artikel 8 des Grundgesetzes (GG).

Diese Versammlung war den Vorgaben des Versammlungsgesetzes entsprechend zeitgerecht am 5. April 2021 von einer Privatperson als Vertreter des „Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs, Landesverband Hamburg (ADFC Hamburg) e.V.“ mit dem Tenor „Pop-up Modalfilter für besseren Verkehrsfluss auf der Achse Kennedybrücke-Alsterglaciis“ bei der Versammlungsbehörde angemeldet worden.

Laut Anmelder war vorgesehen, eine sogenannte Pop-up-Bike-Lane im Straßenverlauf von der Kennedybrücke zum Alsterglaciis einzurichten. Hierzu waren laut Anmeldung neben zwingend einzuhaltenden Maßnahmen zum Infektionsschutz unter anderem folgende Aufbauten zur Durchführung der Versammlung angemeldet:

- rot-weiße Verkehrskegel, 50 cm hoch,
- weiß-rote Poller, 80 cm hoch mit stabilem Fuß,
- rot-weiße Pfeilbaken,
- Hinweistafeln zur Veränderung der Verkehrsführung,
- eine Plane zur Demonstration eines geschützten Radfahrstreifens,
- Kreidespray für Fahrrad-Piktogramme zur Verdeutlichung einer geänderten Verkehrsführung,
- Abstandhalten-Schablone,
- Banner, Plakate, Aufsteller, Beachflags,
- Kameras und Videokameras zu Dokumentationszwecken,
- Lastenfahrräder; 1 m<sup>2</sup> großer Infotisch.

Weiter beabsichtigte der Veranstalter, Verkehrseinrichtungen wie Verkehrszeichen und die Standorte von Absperrelementen für den Zeitraum der Versammlung zu verändern und umzustellen, um diese in die Versammlung einzubinden.

Die Versammlungsbehörde prüfte anhand der vorliegenden Anmeldung den Veranstaltungscharakter und bewertete diesen als Versammlung. Zur Klärung, ob die Versammlung in angemeldeter Form durchgeführt werden könnte, wurden das örtlich zuständige Polizeikommissariat (PK) 17 sowie die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde eingebunden. Die dortige Prüfung ergab keine Gründe für eine Beschränkung oder ein Verbot dieser Versammlung, eine Beteiligung der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) ist im Rahmen einer Bestätigung einer Versammlung nicht vorgesehen.

Das Selbstbestimmungsrecht im Sinne der Versammlungsfreiheit gemäß Artikel 8 GG eines Anmelders umfasst grundsätzlich auch das Recht, über Ort, Zeit, Inhalt und Form zu entscheiden. Insbesondere ist die Benutzung öffentlicher Straßen und Plätze mitentscheidend für den Beachtungserfolg und damit der Wahrnehmung durch die Öffentlichkeit. Der von den Veranstaltern gewählte Versammlungsort unterlag folglich zunächst ausschließlich dem oben genannten Selbstbestimmungsrecht, das nur eingeschränkt werden kann, wenn andere Rechtsgüter von besonderem Wert gefährdet sind. Eine solche Gefährdung lag in diesem Fall nicht vor. Belästigungen, die sich zwangsläufig aus den Begleitumständen einer solchen Versammlung ergeben und die sich ohne Nachteile für den Veranstaltungszweck nicht vermeiden lassen, sind von Dritten im Allgemeinen für einen gewissen Zeitraum hinzunehmen.

Auf die vorgesehene Veränderung von Verkehrseinrichtungen, wie Verkehrszeichen und Absperrelemente, wurde nach erfolgter Kooperation durch den Veranstalter verzichtet. Die Versammlung wurde von der Versammlungsbehörde bestätigt, eine Genehmigung von Versammlungen sieht das Versammlungsgesetz nicht vor.

Die Versammlung fand laut polizeilicher Abschlussmeldung im angemeldeten Zeitraum mit in der Spitze 28 Teilnehmerinnen und Teilnehmern statt. Circa 3.800 Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer nutzten die temporär eingerichtete Fahrstrecke. Es kam zu keinen nennenswerten Verkehrsbeeinträchtigungen.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

- Frage 1:** *Welche Stellen waren jeweils in den Genehmigungsprozess für den Verkehrsversuch vom 17. April 2021 an der Kreuzung Alsterglaci-Alsterufer-Kennedybrücke involviert?*
- Frage 2:** *Welche städtischen Stellen haben im Rahmen des Genehmigungsprozesses für den Verkehrsversuch vom 17. April 2021 an der Kreuzung Alsterglaci-Alsterufer-Kennedybrücke Stellungnahmen abgegeben? Wie lauteten diese Stellungnahmen jeweils? (Bitte jeweils als Volfassung beifügen.)*
- Frage 3:** *Wie und über wen erfolgte der Informationsaustausch zwischen dem Antragsteller und den an der Genehmigung beteiligten Stellen?*
- Frage 4:** *Welche Stelle hat die Letztentscheidung über die Genehmigung des Verkehrsversuchs vom 17. April 2021 an der Kreuzung Alsterglaci-Alsterufer-Kennedybrücke getroffen?*
- Frage 5:** *Waren der Präses und der Staatsrat der BVM in den Genehmigungsprozess und den dazugehörigen Informationsaustausch zwischen dem Antragsteller und den an der Genehmigung befassten städtischen Stellen beteiligt?  
Wenn ja, wann und in welcher Form jeweils? (Bitte für den Präses und den Staatsrat jeweils separat angeben.)*
- Frage 6:** *War die Radverkehrskordinatorin der BVM in den Genehmigungsprozess und den dazugehörigen Informationsaustausch zwischen dem Antragsteller und den an der Genehmigung befassten städtischen Stellen beteiligt?*

*Wenn ja, wann und in welcher Form?*

- Frage 7:** *Waren der Präses und der Staatsrat der BIS in den Genehmigungsprozess und den dazugehörigen Informationsaustausch zwischen dem Antragsteller und den an der Genehmigung befassten städtischen Stellen beteiligt?*  
*Wenn ja, wann und in welcher Form jeweils? (Bitte für den Präses und den Staatsrat jeweils separat angeben.)*
- Frage 8:** *Auf welcher Rechtsgrundlage erfolgten Beantragung, Genehmigung und Durchführung des Verkehrsversuchs vom 17. April 2021 an der Kreuzung Alsterglaciis-Alsterufer-Kennedybrücke?*
- Frage 9:** *Welche natürlichen oder juristischen Personen sind auf dieser Rechtsgrundlage berechtigt, entsprechende Anträge auf Durchführung von Verkehrsversuchen zu stellen?*
- Frage 10:** *Wie viele Verkehrsversuche wurden auf dieser Rechtsgrundlage mit jeweils welchen Gegenständen seit 2011 von jeweils welchen natürlichen oder juristischen Personen beantragt? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.) Wie viele dieser Anträge wurden*  
a) *positiv und*  
b) *negativ beschieden? Wie viele solcher Verkehrsversuche wurden dementsprechend in welchen Zeiträumen durchgeführt und was waren bei den negativ beschiedenen Anträgen auf entsprechende Verkehrsversuche die jeweiligen Ablehnungsgründe?*
- Frage 11:** *Welche verschiedenen juristischen oder natürlichen Personen haben seit 2011 auf dieser Rechtsgrundlage entsprechende Anträge auf Durchführung eines Verkehrsversuchs gestellt und wie wurden diese jeweils beschieden? Bitte jahresweise aufschlüsseln und für jeden Antragsteller beziehungsweise jede juristische/natürliche Person separat angeben.*
- Frage 12:** *Wurde der Verkehrsversuch vom 17. April 2021 an der Kreuzung Alsterglaciis-Alsterufer-Kennedybrücke von städtischen Stellen begleitet und evaluiert?*  
*Wenn ja, durch wen und wie lauten die von städtischen Stellen erhobenen Ergebnisse?*
- Frage 13:** *Wurde der besagte Verkehrsversuch durch den Antragsteller und/oder Dritte begleitet und evaluiert?*  
*Wenn ja, durch wen und wie lauten die von städtischen Stellen erhobenen Ergebnisse?*
- Frage 14:** *Wie bewerten der Senat beziehungsweise die zuständigen Behörden die Ergebnisse des Verkehrsversuchs vom 17. April 2021 an der Kreuzung Alsterglaciis-Alsterufer-Kennedybrücke?*
- Frage 15:** *Kosten in welcher Höhe sind jeweils welchen städtischen Stellen durch Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung des Verkehrsversuchs vom 17. April 2021 an der Kreuzung Alsterglaciis-Alsterufer-Kennedybrücke entstanden?*
- Frage 16:** *Wie viele Polizeieinsatzstunden sind bei der Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung des Verkehrsversuchs vom 17. April 2021 an der Kreuzung Alsterglaciis-Alsterufer-Kennedybrücke aufgewendet worden?*

**Antwort zu Fragen 1 bis 16:**

Siehe Vorbemerkung.

**Frage 17:** *Der oben angegebenen Pressemitteilung des Antragstellers zufolge verbessern Modalfilter den Verkehrsfluss. Inwiefern trifft diese These aus Sicht des Senats beziehungsweise der zuständigen Behörden zu?*

**Frage 18:** *Inwiefern verbessern Modalfilter den Verkehrsfluss von ÖPNV-Bussen?*

**Frage 19:** *Inwiefern verbessern Modalfilter den Verkehrsfluss des Waren- und Wirtschaftsverkehrs?*

**Frage 20:** *Inwiefern verbessern Modalfilter den Verkehrsfluss des motorisierten Individualverkehrs (MIV)?*

**Antwort zu Fragen 17 bis 20:**

Zu Pressemitteilungen nimmt der Senat grundsätzlich keine Stellung.

**Frage 21:** *Handelt es sich bei der Kreuzung Alsterglaci-Alsterufer-Kennedybrücke um eine Unfallhäufungsstelle?*

**Frage 22:** *Wie oft hat sich die Unfallkommission seit 2011 mit der Kreuzung Alsterglaci-Alsterufer-Kennedybrücke beschäftigt und welche Maßnahmen wurden aus dieser Befassung konkret abgeleitet? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.)*

**Antwort zu Fragen 21 und 22:**

Bei der Kreuzung Alsterglaci-Alsterufer-Kennedybrücke handelt es sich um eine Unfallhäufungsstelle (UHS). Die Unfallkommission hat sich seither in den Jahren 2012 und 2013 jeweils dreimal, 2014 zweimal und 2015 sowie 2020 jeweils einmal im Sinne der Fragestellung mit der in Rede stehenden Kreuzung befasst. Die Maßnahmen der Unfallkommission sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 1

Datum	Maßnahmen der Unfallkommission
03.04.2012	1. Controlling
02.08.2012	Vorstellung von zwei Varianten zur Wegweisung Alsterglaci.
27.11.2012	2. Controlling; Vorstellung der Lösungsansätze zum Doppelknoten und der geplanten Gestaltung der Radverkehrsführung.
10.05.2013	Anordnung zur Veränderung der Radverkehrsführungen.
24.10.2013	3. Controlling; Verlängerung des Controllings aufgrund von Baumaßnahmen Theodor-Heuss-Platz.
20.12.2013	Veranlassung der Ummarkierung (Verkehrszeichen 297) beim Bezirksamt sowie Überprüfung der fahstreifenbezogenen Wegweisung.
09.01.2014	Umsetzung der Korrektur fehlerhafter Markierungen Alsterglaci.
08.10.2014	Prüfung der Veränderung der Radverkehrsführung aufgrund der geplanten Fahrradstraße an der Außenalster. Eine Tunnellösung im Bahndamm wird durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) nicht weiterverfolgt.
24.03.2015	Überprüfung der Planung für den Umbau im Hinblick auf die Schleppkurven durch die zentrale Straßenverkehrsbehörde. Anschließend vorübergehende Aussetzung der Überprüfung aufgrund des geplanten Umbaus des Knotens.
28.04.2020	Die Überplanung des Knotens ist abgeschlossen. Baubeginn steht noch nicht fest. Eine Anordnung zur Beschilderung und Lichtsignalisierung ist durch die zentrale Straßenverkehrsbehörde bereits erfolgt.

**Frage 23:** *Wie viele Verkehrsunfälle haben sich seit 2011 auf und im unmittelbaren Umfeld der Kreuzung Alsterglaciis-Alsterufer-Kennedybrücke ereignet? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.) Wie viele Verkehrsteilnehmer welcher Art waren hieran jeweils als Verursacher und als weitere Unfallbeteiligte beteiligt? Wie viele Personen wurden bei diesen Unfällen leicht, schwer, tödlich verletzt und welche Verkehrsmittel haben diese Personen jeweils verwendet?*

**Antwort zu Frage 23:**

Die Verkehrsunfalldaten sind am 23. April 2021 durch eine Abfrage in der Datenbank „Elektronische Unfalltypensteckkarte“ EUSka ermittelt worden. Daten in EUSka liegen bis einschließlich Februar 2021 vor; die Daten für das Jahr 2021 sind vorläufig.

In der folgenden Tabelle wird die Anzahl der Verkehrsunfälle gemäß Fragestellung dargestellt.

Tabelle 2

Jahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*
Anzahl VU	81	94	88	80	88	81	63	60	70	42	6

\* bis einschließlich 28. Februar 2021

In der folgenden Tabelle wird die Anzahl der Hauptunfallverursacher sowie der weiteren Beteiligten gemäß der Art der Verkehrsbeteiligung zu den vorgenannten Verkehrsunfällen dargestellt.

Tabelle 3

Hauptverursacher	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*
Bus	1	4	-	1	2	1	-	-	2	-	-
Fußgängerinnen/ Fußgänger	-	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-
Krad	1	-	1	1	-	1	-	-	1	-	-
Lkw	13	16	16	17	15	18	13	10	14	9	-
Mofa/Moped/ S-Pedelec	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	-
Pkw	62	65	65	56	66	53	45	43	46	24	5
Fahrrad/Pedelec	1	5	4	1	4	5	4	4	4	6	-
Sonstiges Kfz	1	3	2	1	-	-	-	-	1	2	1
Sonstiges Fahr- zeug/ohne Angabe	2	1	-	2	1	2	1	1	1	-	-
weitere Beteiligte											
Bus	2	4	-	2	1	2	-	1	-	-	-
Fußgängerinnen/ Fußgänger	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-
Krad	-	1	1	2	-	-	-	1	-	1	-
Lkw	16	14	16	9	4	10	7	4	5	4	1
Mofa/Moped/ S-Pedelec	-	1	1	1	-	-	-	-	1	-	-
Pkw	61	74	71	70	78	58	51	50	61	32	5
Fahrrad/Pedelec	1	4	-	3	6	8	4	4	2	2	-
Sonstiges Kfz	2	1	1	1	-	1	-	-	-	-	-
Elektrokleinstfahr- zeug	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-

\* bis einschließlich 28. Februar 2021

In der folgenden Tabelle wird die Anzahl der verunglückten Beteiligten (einschließlich Mitfahrender) der Verkehrsunfälle gegliedert nach der Verkehrsbeteiligungsart dargestellt.

Tabelle 4

Verkehrsbeteiligung	Unfallfolge	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bus	leicht verletzt	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Elektrokleinstfahrzeug	leicht verletzt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
Fahrrad/Pedelec	schwer verletzt	-	-	1	-	3	-	-	1	1	-	-
	leicht verletzt	2	6	2	2	4	9	5	4	1	5	-
Fußgängerinnen/ Fußgänger	schwer verletzt	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-
	leicht verletzt	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-
Krad	schwer verletzt	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
	leicht verletzt	-	1	-	2	-	-	-	1	-	1	-
Lkw	leicht verletzt	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-
Mofa/Moped/S-Pedelec	leicht verletzt	-	1	-	1	-	-	-	-	2	-	-
Pkw	schwer verletzt	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
	leicht verletzt	8	11	7	8	9	3	6	4	4	2	1

\* bis einschließlich 28. Februar 2021

**Frage 24:** *Wie viele Verkehrsunfälle haben sich am 17. April 2021 im Zeitraum 11 bis 18 Uhr auf und im unmittelbaren Umfeld der Kreuzung Alsterglaci-Alsterufer-Kennedybrücke ereignet? Wie viele Verkehrsteilnehmer welcher Art waren hierin jeweils als Verursacher und als weitere Unfallbeteiligte involviert? Wie viele Personen wurden bei diesen Unfällen leicht, schwer, tödlich verletzt und welche Verkehrsmittel haben diese Personen jeweils verwendet?*

**Antwort zu Frage 24:**

In EUSKa sind für den 17. April 2021 keine Verkehrsunfälle ausgewiesen. Im Übrigen siehe Antwort zu 23.

**Frage 25:** *Wie lauteten die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken an Werktagen an dem Knotenpunkt Alsterglaci-Alsterufer-Kennedybrücke in den Jahren seit 2011? (Bitte jahresweise aufschlüsseln.)*

**Antwort zu Frage 25:**

Die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken an Wochentagen am Knotenpunkt Alsterglaci-Alsterufer-Kennedybrücke (Neuer Jungfernstieg) liegen für die

- Zählstelle 2978 - Kennedybrücke W Ferdinandstor T54 und
- Zählstelle 2762 - Neuer Jungfernstieg N Esplanade T190

vor und sind im Geoportal der Freien und Hansestadt Hamburg veröffentlicht unter: <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/?layerIds=12883,12884,16101,19969,5103,2160&visibility=true,true,true,true,true,true&transparency=0,0,0,0,0,0&center=565765.163436534,5934880.436034274&zoomLevel=6>.

**Frage 26:** *Welche Maßnahmen sind nach aktuellem Stand vom Senat beziehungsweise den zuständigen Behörden in Umsetzung des im Koalitionsvertrages von SPD und GRÜNEN für die 22. Wahlperiode in Hamburg definierten Ziels der autofreien/autoarmen Innenstadt für den Knotenpunkt Alsterglaci-Alsterufer-Kennedybrücke geplant?*

**Antwort zu Frage 26:**

Der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) wurde mit den Planungen beauftragt. Der letzte Planungsstand vom April 2019 ist auf der Homepage des LSBG veröffentlicht: <https://lsbg.hamburg.de/contentblob/12432128/3e85e8095778bdb4b346996650c605ea/data/doppelknoten-esplanade-neuer-jungfernstieg-abstimmungsunterlage-plan.pdf>.

Die Bauausführung wurde zurückgestellt, da eine derartig aufwendige Baumaßnahme im Konflikt mit der DB-Maßnahme am Ferdinandstor steht. Zurzeit wird vom LSBG geprüft, inwieweit es möglich ist, mit einer vorgezogenen Interimsmaßnahme Verbesserungen für Radfahrende an diesem Knotenpunkt zu erreichen. Die Überlegungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen.