

RUNDER TISCH

VERKEHRSTHEMEN IN DER HAFENCITY

DOKUMENTATION

Dokumentation der Runden Tisches zu Verkehrsthemen in der HafenCity
14. November 2024
In der Aula der Katharinschule, Hamburg

Auftraggeber



Bezirksamt Hamburg-Mitte
Caffamacherreihe 1
20355 Hamburg

Auftragnehmer



steg Hamburg mbH
Schulterblatt 26-36
20357 Hamburg

Bearbeitung: Oliver Maly
Fotos: steg Hamburg mbH

Stand: 11. Dezember 2024

INHALT

1.	ANLASS UND HINTERGRUND.....	4
2.	DOKUMENTATION DER ERGEBNISSE.....	4
2.1	TISCH 1 – VERKEHRSKONZEPT HAFENCITY.....	5
2.2	TISCH 2 – GESCHWINDIGKEITSKONZEPT	8
2.3	TISCH 3 – RADVERKEHRSKONZEPT	11
2.4	TISCH 4 – SCHULWEGSICHERHEIT	14
3.	FOTODOKUMENTATION	17

1. ANLASS UND HINTERGRUND

Die Durchführung der Veranstaltung geht aus der Drucksache 22-3991.2.2 vom 14.05.2024 des Cityausschusses hervor. Hintergrund sind vermehrte Anfragen von Anwohnenden, die sich mit der Sicherheit für Rad- und Fußverkehr in der HafenCity beschäftigt haben. Der Schwerpunkt lag in diesem Zusammenhang auf der Diskussion zur Verbesserung von verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten. Der Cityausschuss hat daraufhin beschlossen, die Organisation eines Workshops bzw. eines Runden Tisches zu veranlassen, um nicht nur verschiedene Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu besprechen, sondern auch den Austausch zwischen den Anwohnenden und den zuständigen Fachbehörden und -ämtern zu ermöglichen. Wirksamkeit und Realisierbarkeit vorgeschlagener Maßnahmen sollten innerhalb der Veranstaltung beurteilt und in einem Austausch differenziert betrachtet werden. Die Veranstaltung richtete sich an Vertretende der Politik und Bewohnende der HafenCity. Sie wurde von den Fachbehörden (BVM, BIS, BSW), dem Bezirksamt Hamburg-Mitte, der HafenCity GmbH und der Polizei fachlich begleitet. Es haben rund 80 Personen an der Veranstaltung teilgenommen.

Die Diskussionsinhalte gingen u. a. aus einer Liste neuralgischer Punkte hervor, die von Anwohnenden der HafenCity in der Vergangenheit aufgenommen, zusammengetragen und an die lokale Politik adressiert wurden. Als wesentlicher Teil der Drucksache 22-3991.2.2 wurden diese neuralgischen Punkte unterschiedlichen Themenstationen zugeordnet, dort auf einer Plangrundlage verortet und sichtbar gemacht, um bestehende Unklarheiten mit den anwesenden Fachakteurinnen und Fachakteuren aufklären zu können. Die Anregungen, die während des Austauschs an den Themenstationen von den Anwohnenden diskutiert wurden, haben die bestehenden neuralgischen Punkte aufgegriffen und ergänzt oder sie weiter ausgeführt. Gleichzeitig konnte den beistehenden Stellwänden entnommen werden, welche Stellungnahmen zu diesen Punkten bereits erarbeitet wurden. Gemeinsam mit den Ergebnissen des Runden Tisches bilden diese Inhalte den aktuellen Sachstand zu den Verkehrsthemen in der HafenCity ab.

Hinweis

Neben dem direkten Austausch mit den Fachakteurinnen und Fachakteuren konnten die Teilnehmenden ihre Anmerkungen und Kommentare auf Mitmachkärtchen notieren und auf den vorliegenden Plangrundlagen verorten. Auf diesen Kärtchen befand sich ein Schriftfeld, um Kommentare und Erläuterungen für ihre Platzierung zu hinterlassen. Die von den Teilnehmenden verfassten Beiträge sind innerhalb der Dokumentation zu jeder Themenstation festgehalten und wortgetreu wiedergegeben. Die Verortung kann dabei jeweils über eine Nummer der beistehenden Abbildung entnommen werden. An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass nicht alle Beiträge der Thementische diskutiert wurden. Sie wurden von den Teilnehmenden z.T. kommentarlos verortet, ohne dies in die Gesprächsrunde mit den Fachakteurinnen und Fachakteuren zu tragen.

DOKUMENTATION DER ERGEBNISSE

2.1 TISCH 1 – VERKEHRSKONZEPT HAFENCITY

Am Thementisch 1 konnten sich die Besuchenden im Allgemeinen über das Verkehrskonzept der HafenCity informieren und ihre Anregungen gemeinsam mit den anwesenden Fachakteurinnen und Fachakteuren diskutieren.

Zusammenfassung der Diskussionsinhalte

Am Thementisch „Verkehrskonzept HafenCity“ war das meistdiskutierte Thema der Durchgangsverkehr. Die Teilnehmenden wiesen darauf hin, dass die Bewohnenden der HafenCity erhöhtem Lärm und Schadstoffen durch den Durchgangsverkehr, vor allem in den Straßen Versmannstraße und Shanghaiallee, ausgesetzt seien. Auch würde die Straßenverkehrssicherheit für zu Fuß Gehende, Radfahrende und Schulkinder darunter leiden. Die betroffenen Straßen wären zum größten Teil Wohnstraßen. Als Lösungsvorschläge wurden an konkreten Stellen bessere Ampelschaltungen und Fußgängerüberwege für zu Fuß Gehende und Radfahrende diskutiert. Die Beteiligten waren sich einig, dass die Versmannstraße zweispurig bleiben sollte, wobei einige Anwohnende für weniger Spuren und eine Verengung der Fahrbahn plädierten. Auch wurden Durchfahrtssperren (z.B. in der Hübenerstraße und Am Strandkai) vorgeschlagen, um Bezirksstraßen vom „Schleichverkehr“ zu entlasten. Die BVM wies darauf hin, dass die Fertigstellung der HafenCity abgewartet werden sollte, um das Thema Durchgangsverkehr dann erneut zu betrachten und einzuschätzen.

Den Inhalten der Diskussion zu Folge, würden alle Tiefgaragen-Ausfahrten auf der Baakenallee ein weiteres Problem für die Verkehrssicherheit darstellen, da diese als zu steil und zu kurz eingestuft wurden. Andere Verkehrsteilnehmende müssten davor gewarnt werden. Auch wurde die fehlende Straßenbeleuchtung der Gehwege (z.B. am Kaiserkai) bemängelt. In der Versmannstraße störten sich einige Anwohnende an den Überliegerplätzen der Fernbusse. Wartende Busse mit laufendem Motor seien störend für die Bewohnenden der angrenzenden Wohnhäuser und würden Emissionen verursachen. Einige Teilnehmende wiesen zudem darauf hin, dass sich Teile der HafenCity nicht in den Geschäftsbereichen der gängigen Carsharing Anbieter befinden würden.

Insgesamt wurde deutlich, dass sich die Teilnehmenden des Thementisches weiter für Ihren Stadtteil engagieren möchten und sprachen sich dafür aus das Austauschformat „Runder Tisch“ regelmäßig zu wiederholen, damit sie bei den Planungen mitgenommen werden und sich einbringen können. Während der Veranstaltung wurde jedoch deutlich gemacht, dass ein regelmäßiger Austausch in einem Format, das die Einbindung aller zuständigen Fachakteurinnen und Fachakteuren erfordert, aus kapazitären Gründen nicht möglich sei.

Beiträge mit Verortung

Die von den Teilnehmenden verfassten Beiträge an dieser Themenstation sind nachstehend aufgeführt. Die jeweilige Verortung kann über die Nummer des Beitrags der beistehenden Abbildung entnommen werden. Es gilt der Hinweis auf Seite 4, dass nicht alle Beiträge mit den Fachakteurinnen und Fachakteuren diskutiert wurden.

- Durchgangsverkehr reduzieren. **(1)**
- Ampel/Kreuzung unübersichtlich. Abbiegende, die aus Kirchenpauerstraße nach links in Baakenwerder Straße einfahren, übersehen häufig Fußgänger:innen-Grünphasen. **(2)**
- Alle Tiefgaragen-Ausfahrten auf der Baakenallee sind steil und kurz und das Bremsen ist schwierig. **(3)**
- Busbahnhof muss weg! **(4)**
- Schild: Vorsicht Schule! **(5)**
- Ampelschaltung zu schnell! Kreuzung ist superwindig - bereits umgeweht. **(6)**
- Zebrastreifen noch in diesem Jahrzehnt? **(7)**



HAFFENCITY IM ÜBERBLICK



- 111er-Expresslinie: Haltestelle fehlt. Bus fährt durch die Hafencity (Osakaallee, Magellan-Terrassen etc.) **(8)**
- Durchfahrtssperren/modale Filter, um Bezirksstraßen vom „Schleichverkehr“ zu entlasten. **(9)**
- Beleuchtung der Gehwege (Kaiserkai und weitere Straßen) verbessern. **(10)**
- Westfield-Anbindung überdenken → Umleitung durch großen Grasbrook? **(11)**
- Am Sandtorkai Schulwege bedenken. **(12)**
- Brücke Osakaallee gefährlich für Radfahrende neben Bussen und Autos → Wunsch: Spur soll rausgenommen werden. **(13)**
- Shanghaiallee-Brooktorkai: Übergang Radweg ist gefährlich. **(14)**

2.2 TISCH 2 – GESCHWINDIGKEITSKONZEPT

Am Thementisch 2 fand der Austausch zum Geschwindigkeitskonzept der Hafencity statt. Die Besuchenden hatten hier die Möglichkeit sich zu informieren und ihre Anregungen gemeinsam mit den anwesenden Fachakteurinnen und Fachakteuren zu diskutieren.

Zusammenfassung der Diskussionsinhalte

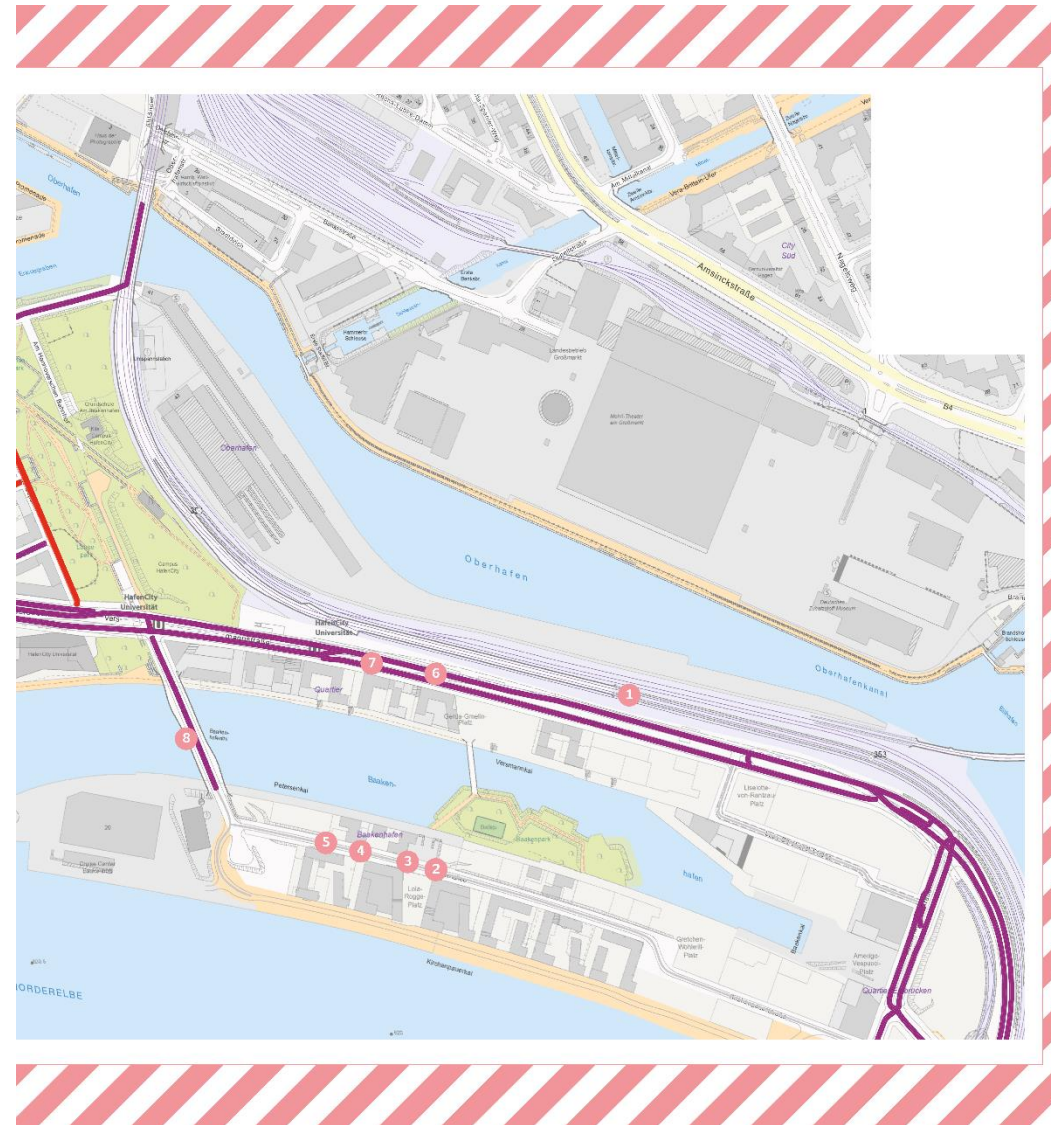
Am Thementisch „Geschwindigkeitskonzept“ wurde intensiv über die Einführung von Tempo-30-Zonen in der Hafencity diskutiert. Viele Teilnehmende äußerten den Wunsch, die Hafencity als Pilotgebiet für Tempo 30 auszuweisen, um die Verkehrssicherheit und Lebensqualität zu verbessern. Die BVM stellte jedoch klar, dass eine generelle Einführung von Tempo 30 nicht mit der Strategie Mobilitätswende des Senats und der Bürgerschaft vereinbar sei, die Tempo 50 auf übergeordneten Straßen vorsieht. Besonders im Bereich Baakenallee wurde der Wunsch nach einer Tempo-30-Zone mit Nachdruck vorgebracht. Anwohnende argumentierten mit der Nähe zu sensiblen Einrichtungen wie der anliegenden Grundschule sowie dem hohen Fußgängeraufkommen in der Baakenallee. Auch das perspektivisch steigende Verkehrsaufkommen nach der Eröffnung des Westfield-Einkaufszentrums war ein wichtiges Diskussionsthema. Die Teilnehmenden betonten die Notwendigkeit frühzeitiger Überwachungs- und Steuerungsmaßnahmen. Weiterhin wurde die Belastung durch Auto-Posing angesprochen, ein Problem, das nicht nur den Bereich Am Sandtorkai, sondern die gesamte Hafencity betreffen würde. Hinsichtlich der Poser-Problematik waren die Perspektiven auf eine Verbesserung jedoch begrenzt. Tempo 30 wurde hier als ungeeignete Lösung angesehen, da die Lautstärke der Fahrzeuge auch bei niedrigeren Geschwindigkeiten unverändert bleiben würde. Polizei und Anwohnende verwiesen auf eingeschränkte Handlungsmöglichkeiten: Aufwendige Kontrollen würden häufig an fehlendem Personal scheitern und die derzeit niedrigen Bußgelder hätten keinen abschreckenden Effekt. Verstöße zu melden, wurde als weitere Option in Betracht gezogen, was jedoch allgemein als unzureichend empfunden wurde.

Ergänzend wurden auf der am Thementisch vorliegenden Kartierung der Hafencity weitere Anregungen und Problembereiche verortet. Dazu gehörten unter anderem die Forderung nach einer Temporeduzierung auf 30 für verschiedene Straßenabschnitte, die Installation von Dauer-Blitzanlagen und die Einrichtung von Haltebuchten für Moia- und Lieferverkehr. Auch die mangelnde Sicherheit auf Schulwegen wurde thematisiert und greift damit auf den Thementisch der Schulwegsicherheit über: In der Straße Am Dalmannkai würden sichtversperrende Baufahrzeuge eine Gefährdung für Kinder und Erwachsene darstellen. Zusammenfassend zeigte die Diskussion, dass ein hohes Bedürfnis nach verkehrsberuhigenden Maßnahmen besteht. Tempo 30 wurde in nahezu allen Bereichen der Hafencity als Kernforderung genannt, insbesondere in der Nähe von Schulen, Kindergärten und Wohngebieten mit hohem Verkehrsaufkommen. In diesem Zusammenhang wurde angemerkt, dass eine Festsetzung des Tempolimits auf 30 km/h als Tempo 30-Zone weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen, wie das Einrichten eines Zebrastreifens, ausschließen würde.

Beiträge mit Verortung

Die von den Teilnehmenden verfassten Beiträge an dieser Themenstation sind nachstehend aufgeführt. Die jeweilige Verortung kann über die Nummer des Beitrags der beistehenden Abbildung entnommen werden. Es gilt der Hinweis auf Seite 4, dass nicht alle Beiträge mit den Fachautorinnen und Fachautoren diskutiert wurden.

- Durchgangsverkehr deutlich reduzieren. **(1)**
- Halteverbot vor dem Zebrastreifen auch auf der Straße kennzeichnen: Kinder werden mit dem Auto zur Schule gebracht. **(2)**
- Bremsschwellen vor der Schule. **(3)**
- Tempolimit 30 auf gesamter Strecke (Baakenhafenbrücke - Baakenallee). **(4)**
- Moia- und Lieferverkehr-Haltebucht. **(5)**
- Tempo 30! **(6)**
- Unübersichtliche Fahrbahnmarkierung → von stadtauswärts kommender Verkehr fährt oft in den Gegenverkehr. **(7)**
- Tempo 30! **(8)**



HÖCHSTGESCHWINDIGKEITEN



- Raserstrecke → Blitzanlagen einrichten. **(9)**
- Stationärer Blitzler wegen dauerhafter Geschwindigkeitsüberschreitung. **(10)**
- Dauer-Blitzanlage. **(11)**
- Lärmschutz für Anwohnende und Tempo 30 Am Sandtorpark/San-Francisco-Straße. **(12)**
- Tempo 30, da viele Kinder (Schule und Kita) über die Straße zur Schule müssen. **(13)**
- Zebrastreifen, da Fußgängeroute. **(14)**
- Tempo 30 wegen des hohen Verkehrsaufkommens. **(15)**
- Kein sicherer Schulweg für Kinder (und Erwachsene) → Ampel nicht geschaltet, Baufahrzeuge versperren die Sicht. **(16)**
- Auto-Poser: erhebliche Lärmbelastung am Abend durch Motorräder. **(17)**

2.3 TISCH 3 – RADVERKEHRSKONZEPT

Am Thementisch 3 konnten sich die Besuchenden über das Radverkehrskonzept der Hafencity informieren und ihre Anregungen und Fragen gemeinsam mit den anwesenden Fachakteurinnen und Fachakteuren diskutieren.

Zusammenfassung der Diskussionsinhalte

Der Austausch über die Infrastruktur für Radfahrende in der Hafencity hat an vielen Stellen Fragen und Anmerkungen hinsichtlich der Sicherheit und Nutzbarkeit der Radwege aufgeworfen, die am Thementisch diskutiert werden konnten. Besonders kritisch wurde in diesem Zusammenhang die Situation in der Baakenallee betrachtet, wo nicht nur die Straße häufig durch Lieferverkehr und haltende Autos blockiert werden würde. Weiterhin wurde in diesem Kontext auch das Problem der „Auto-Poser“ genannt. Hier würden einige Autofahrende von der Baakenhafenbrücke kommend beschleunigen und die Baakenallee als "Speedway" nutzen. Dies wurde auch an der Themenstation zur Geschwindigkeitsreduktion Inhalt der Diskussion. Die Wegführung verleite zum Rasen und stelle eine Gefährdung für zu Fuß Gehende und Radfahrende dar. In diesem Zusammenhang wurde jedoch auf eingeschränkte Handlungsmöglichkeiten verwiesen. Auch an der Baustelle des Westfield Einkaufszentrums wurden Probleme identifiziert. Die dortige Wegführung für Radfahrende wird als unübersichtlich und gefährlich beschrieben. Die kurzen und steilen Ausfahrten der Parkhäuser in der Hafencity wurden ebenfalls thematisiert, da sie Radfahrende vor unerwartete Risiken stellen würden.

Weitere kritische Punkte, die häufig angebracht wurden, betrafen verschiedene Kreuzungen und Abbiegesituationen. Besonders das Linksabbiegen wurde an vielen Stellen als schwierig beschrieben, beispielsweise in der Shanghai Allee oder in der Osakaallee. Diese Problematik ziehe sich durch viele Teile der Hafencity. Insbesondere die als gefährlich wahrgenommene Zusammenführung des Radfahrstreifens auf der Magdeburger Brücke wurde in diesem Zusammenhang thematisiert. Vor der Magdeburger Brücke im Verlauf der Überseeallee werden die Radfahrstreifen aufgrund der geringen Fahrbahnbreite auf der Brücke in Schutzstreifen überführt. Deren Mindestbreite von 125 cm inklusive Markierung gemäß ERA sei dabei vorhanden. Um dort breitere Radfahrstreifen herstellen zu können, müsste die Brücke verbreitert (neu gebaut) oder der rechte Kfz-Streifen (Rechtsabbieger) aufgegeben werden. Da auch die Situation der Promenaden im Zuge des Radverkehrs ein diskutiertes Thema war, wurde darauf verwiesen, dass von der Polizei/Verkehrsdirektion eine Freigabe der Promenaden für den Radverkehr durch explizite Beschilderung, aufgrund des hohen Fußverkehrsaufkommens, abgelehnt wurde. Eine weitere Herausforderung seien lange Wartezeiten an Ampelschaltungen, die Radfahrende und zu Fuß Gehende benachteiligen würden. Hierzu kam der Hinweis, dass Ampelanlagen in Hamburg entsprechend allen Vorgaben der geltenden Gesetze und Richtlinien geplant und gebaut werden. Abschließend wurde die Bedeutung einer klaren Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr hervorgehoben, um insbesondere in Kreuzungsbereichen eine durchgehende und sichtbare Wegführung sicherzustellen. Insgesamt bestehe der Wunsch nach stärkerer Verkehrsberuhigung und mehr Sicherheit an Kreuzungen.

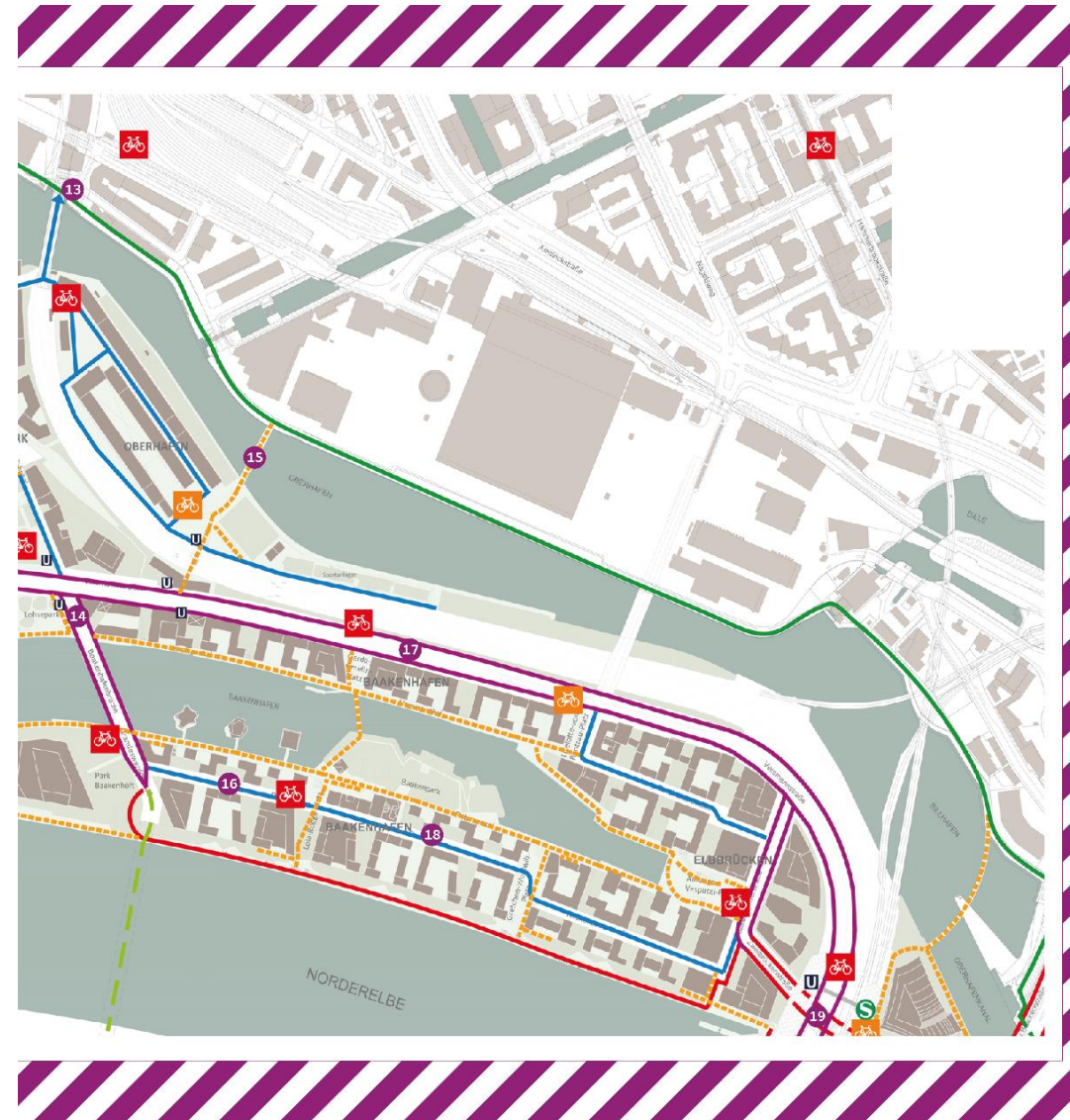


Beiträge mit Verortung

Die von den Teilnehmenden verfassten Beiträge an dieser Themenstation sind nachstehend aufgeführt. Die jeweilige Verortung kann über die Nummer des Beitrags der beistehenden Abbildung entnommen werden. Es gilt der Hinweis auf Seite 4, dass nicht alle Beiträge mit den Fachautorinnen und Fachautoren diskutiert wurden.

- Unfallschwerpunkt Fahrrad-Fußverkehr-Gastronomie. **(1)**
- Radweg auf dem Bürgersteig. Zu schmaler Gehweg. **(2)**
- Radfahrstreifen wird von PKWs nicht als solcher erkannt. **(3)**
- Promenaden → Text auf Internetseite der HCH muss aktualisiert werden. **(4)**
- Durchgehender Fahrradstreifen auch im Kreuzungsbereich. **(5)**
- Modale Filter zur Verkehrsberuhigung installieren. **(6)**
- Trennung Radweg/Kfz → der Radweg wird durch Kfz blockiert, z. B. durch Taxen. **(7)**
- Linksabbiegen als Radfahrende aus der Innenstadt kommend vs. Autos in Richtung Tiefgarage Westfield. **(8)**
- Gefährliche Zusammenführung Radfahrstreifen → Schutzstreifen Magdeburger Brücke einführen. **(9)**
- Wechsel vom Fahrradweg auf den Linksabbieger gefährlich. **(10)**
- Abbiegesituation von Shanghaiallee in den Brooktorkai ungünstig → „rote Insel“. **(11)**
- Radweg stadteinwärts/Richtung HBF fehlt. **(12)**

- Gefährliche Kreuzung. **(13)**
- Ampelschaltungen führen oft zu sehr langen Wartezeiten für Rad- und Fußverkehr. **(14)**
- Ist die Fußgängerbrücke über den Oberhafen **(15)**
 - beschlossen? Durch wen?
 - Abgesagt? Durch wen?
 - Auf unbekanntem Zeitpunkt ö. ä. verschoben?
 - Wer muss grünes Licht geben?
 - Warum braucht eine Fußgängerrampe zur Brücke eine Breite von ca. 30m (unten) und eine Wegbreite von 10m?
 - Was passiert mit der Rampe am Sportplatz, wenn die Brücke nicht gebaut wird?
- Warum gibt es keinen Radweg? Zu viel Kfz-Verkehr für Mischverkehr. **(16)**
- Fahrradstraße auch auf Häuserseite (Veloroute/Rad-schnellweg Harburg/Grasbrook/Innenstadt). **(17)**
- Baakenallee zu eng/zu viele PKWs. **(18)**
- Fehlende/unterbrochene Radwege bei der Zweibrückenstraße. **(19)**



2.4 TISCH 4 – SCHULWEGSICHERHEIT

Am Thementisch 4 konnten die Besuchenden Fragen rund um die Schulwegsicherheit in der HafenCity stellen und ihre Anregungen mit den anwesenden Fachakteurinnen und Fachakteuren diskutieren.

Zusammenfassung der Diskussionsinhalte

Am Thementisch Schulwegsicherheit wurden sowohl Herausforderungen als auch Anregungen zur Verbesserung der Sicherheit von Schulwegen in der HafenCity diskutiert. Ein Schwerpunkt lag auf der Rolle von Verkehrshelfern und Verkehrshelferinnen. Die Ausbildung dieser erfolgt durch die Verkehrswacht. Die Schulen müssten dafür jedoch selbst aktiv werden und Initiative ergreifen. Im Zuge dessen bestehe die Möglichkeit, dass sich mehrere Schulen zusammenschließen. Unklar blieb allerdings die erforderliche Anzahl an Eltern, die sich für die Ausbildung bereit erklären müssten. Eine weitere Anregung war, dass Eltern mit ihren Kindern gezielt das sichere Verhalten auf dem Schulweg üben sollten.

Auch die mangelhafte Beschilderung wurde als Problem identifiziert. Oft würde es an sichtbaren Schildern wie „Achtung Schule“ fehlen. Häufig seien vorhandene Schilder durch Werbetafeln oder Baustelleneinrichtungen verdeckt. Eine temporäre Beschilderung, insbesondere während Bauphasen, wurde als hilfreiche Maßnahme vorgeschlagen. Die Straßenverkehrsbehörde wird die aktuelle Situation prüfen und ggf. Schilder ergänzen. Auch die Ampelschaltungen wurden von der Straßenverkehrsbehörde erläutert. Hier wurde deutlich gemacht, dass die Kinder bei Ende der Grünzeit nicht auf der anderen Seite sein müssen, sondern sie auch noch die Räumzeit nutzen können, bevor die Fahrzeuge losfahren.

Ein weiterer zentraler Diskussionspunkt war das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden. In der Versmannstraße wurde mehrfach auf Geschwindigkeitsüberschreitungen hingewiesen, die oft auch durch Baufahrzeuge verursacht würden. Zudem würden LKWs regelmäßig Gehwege schneiden, was die Sicherheit der Kinder gefährdet. Ein großes Problem seien Falschparkende, insbesondere auf Zebrastreifen in Schulinähe – teils sogar durch Eltern. Die Polizei (PK14) sieht sich hier jedoch aufgrund personeller Engpässe oft nicht in der Lage, ausreichend zu kontrollieren. Es kam die Idee auf, dass die Eltern untereinander Zettel verteilen, die darauf hinweisen, dass das Parken am Zebrastreifen ein Sichthindernis darstellt und dadurch andere Schulkinder gefährdet. Zur weiteren Lösungsfindung wurde angeregt, temporäre Schulwarnschilder aufzustellen und feste Absperrungen an neuralgischen Punkten einzurichten, um etwa Schulstraßen zu schaffen. In diesem Zusammenhang wurde dafür plädiert, durch ausreichend Polizeipräsenz und die Kommunikation durch die Eltern untereinander einem Fehlverhalten im Verkehr entgegenzuwirken.

Beiträge mit Verortung

Die von den Teilnehmenden verfassten Beiträge an dieser Themenstation sind nachstehend aufgeführt. Die jeweilige Verortung kann über die Nummer des Beitrags der beistehenden Abbildung entnommen werden. Es gilt der Hinweis auf Seite 4, dass nicht alle Beiträge mit den Fachautorinnen und Fachautoren diskutiert wurden.

- Zebrastreifen ist um 8 Uhr und zu den Abholzeiten (13-14 Uhr) komplett zugeparkt. **(1)**
- Unübersichtliche Verkehrsführung, Einspurigkeit in Richtung Überseeallee: ursprünglich zweispurig geplante Straße führt zu Überholmanövern auf der Gegenspur. **(2)**
- Beschilderung: Achtung Schule! **(3)**
- Ampelschaltung zu kurz, Autos zu schnell, Linksabbieger gefährlich. **(4)**
- „Achtung Schule“-Schild fehlt. **(5)**
- Kein sicherer Weg für Kinder, die z. B. von der Buslinie 2 (Ericusspitze) kommen und zur Schule gehen möchten. **(6)**





- Zu kurz geschaltete Ampel Osakaallee. **(7)**
- Schulwarnschild temporär vorziehen. **(8)**
- Feste Absperrung der Spur und in der Folge Einrichtung einer Schulstraße. **(9)**
- Werbebanner neben Haspa versperrt Sicht und Sichtbarkeit der Schulkinder. **(10)**
- Zebrastreifen oder Ähnliches für den Übergang Haspa-Campus Suite. **(11)**

2. FOTODOKUMENTATION



Plenum – Begrüßung, Gordon Nelkner



Plenum – Verkehrskonzept HafenCity, Konrad Rothfuchs



Plenum – Geschwindigkeitskonzept, Anke Koller



Plenum – Radverkehrskonzept, Olaf Böhm



Plenum – Schulwegsicherheit, Stefanie Grüneberg



Thematisch Radverkehrskonzept



Thematisch Geschwindigkeitskonzept



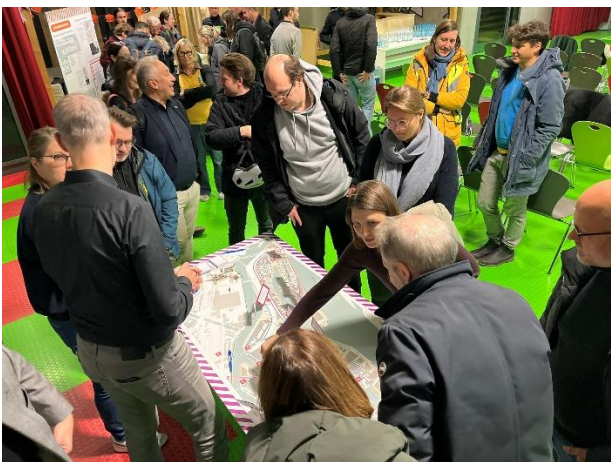
Thematisch Radverkehrskonzept



Thematisch Verkehrskonzept HafenCity



Thematisch Verkehrskonzept HafenCity



Austausch an den Thementischen



Austausch an den Thementischen