

**S 19**

**Welche Möglichkeiten sieht der Senat, die Buffkaje am Europahafen künftig für Außengastronomie zu nutzen und gleichzeitig den Rad- und Fußverkehr sicher zu trennen?**

**Anfrage der Abgeordneten Fynn Voigt, Thore Schäck und Fraktion der FDP**

Wir fragen den Senat:

1. Welche Erkenntnisse hat der Senat über Nutzungskonflikte zwischen Außengastronomie, Fußgängern und Radfahrern auf der Buffkaje/Überseepromenade?
2. Inwiefern wurde geprüft, ob die Buffkaje zeitweise als reine Fußgängerzone ausgewiesen werden kann, zum Beispiel in den Sommermonaten, und mit welchem Ergebnis?
3. Wurden Alternativrouten für den Radverkehr – etwa über die Konsul-Smidt-Straße oder am Wasser entlang – geprüft, um gefährliche Situationen zu vermeiden, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

**Zu Frage 1:**

Der Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung und dem Amt für Straßen und Verkehr sind keine Nutzungskonflikte zwischen Außengastronomie, zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auf der Buffkaje bekannt. Regelmäßig werden auf der öffentlichen Verkehrsfläche Flächen für Außengastronomie beantragt und genehmigt. In diesen Abschnitten stehen dem Fuß- und Radverkehr weiterhin eine Breite von etwa 6,50 m zum konfliktfreien Begegnen und sicheren Überholen neben den Flächen der Außengastronomie zur Verfügung.

**Zu Frage 2:**

Eine reine Fußgängerzone wird nicht angestrebt. Planungsrechtlich ist die hier betroffene Fläche im Bebauungsplan 2359 für den Fuß- und Radverkehr zweckbestimmt und entsprechend für den öffentlichen Fuß- und Radverkehr gewidmet. Eine zeitweise oder permanente Rücknahme der Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr entspricht damit nicht der Zweckbestimmung dieser Fläche und wird nicht empfohlen.

**Zu Frage 3:**

Im Radverkehrsnetz ist die Konsul-Smidt-Straße als Hauptroute dargestellt, sodass die offizielle Wegweisung für den Radverkehr über die Konsul-Smidt-Straße erfolgt. Die Buffkaje stellt für den Radverkehr, beispielsweise zu Tageszeiten bei geringen Fußverkehrsstärken, eine attraktive Alternative zur parallel verlaufenden Hauptverkehrsstraße dar. Sie ist dementsprechend im Radverkehrsnetz als Ergänzungsrouten gekennzeichnet, eignet sich jedoch aufgrund der gemeinsamen Führung mit dem Fußverkehr nicht als offizielle Route. Dieses Ergebnis liegt ebenfalls in der Standort- und Potentialanalyse „Radverkehrsverbindung Überseestadt“ aus 2022 vor, in welcher externe Gutachter verschiedene Radrouten durch die Überseestadt analysiert und bewertet haben.