



FREIE UND HANSESTADT HAMBURG

PSP-Nr. 3-22403010-100010.04

Bedarfsträger: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Wandsbek

Planungs- und Entwurfsdienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Baudienststelle: Bezirksamt Wandsbek
Dezernat für Wirtschaft, Bauen und Umwelt - Tiefbauabteilung

Baumaßnahme: Verkehrsberuhigung Oktaviostraße

Baulänge: ca. 400m

Erläuterungsbericht zur Kenntnisnahmeverschickung

1. Veranlassung und Ziele

Das Bezirksamt Wandsbek wurde am 17.08.2021 durch das PK 37 gebeten, die Herstellung von Fahrbahneinengungen in der Oktaviostraße, zwischen Kielmannseggstraße und Ahornstraße zu prüfen und den ruhenden Verkehr zu überplanen.

Ziel ist die Reduzierung von Schleich- und Ausweichverkehren, sowie die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung.

2. Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Der betroffene Abschnitt der Oktaviostraße befindet sich innerhalb einer großen Tempo-30-Zone und verläuft in Verlängerung mit dem Osterkamp parallel zur Rodigallee und Jüthornstraße. Zudem wird die Bundeswehruniversität und ein Schulzentrum über die besagte Tempo-30-Zone erschlossen. Es kommt daher zu gebietsfremden Durchgangsverkehr und aufgrund der Größe des Gebietes auch vermehrt zu Geschwindigkeitsverstößen.

Die Fahrbahnbreite in dem betroffenen Abschnitt der Oktaviostraße beträgt zwischen 4,9 m und 5,2 m. Auf der Nordseite schließt sich ein ca. 2,5 m breiter befestigter Begleitstreifen an, der jedoch mit einem Bordstein von der Fahrbahn abgesetzt ist. Beidseitig ist ein ca. 2 m breiter Grünstreifen mit einem bis zu 80 Jahre alten Baumbestand angelegt. Befestigte Gehwege sind beidseitig in einer Breite zwischen 1,5 m und 2 m vorhanden. Dem Begleitstreifen ist keine eindeutigen Nutzung zugeordnet (ehemaliger Reitweg), in der Vergangenheit wurde dieser beparkt. Durch den hohen Verdichtungsgrad und dem darin verlegten Entwässerungssiel, lässt sich die Fläche nicht nachträglich aufforsten.

2.2 Verkehrssituation

Die Oktaviostraße befindet sich innerhalb einer weitreichenden Tempo-30-Zone. Bei Rückstau auf der Jüthornstraße oder Rodigallee, wird die Oktaviostraße vermehrt von Ausweichverkehren genutzt. Durch verdeckte Messungen des PK 37 wurden zunehmend Geschwindigkeitsverstöße festgestellt. Daraufhin wurde von PK 37 als kurzfristige Übergangsmaßnahme versucht, eine Minderung des Durchgangsverkehrs, durch das Parken auf der Fahrbahn zu erreichen. Durch diese Maßnahme konnte eine Abnahme der Geschwindigkeitsdelikte festgestellt werden. Aufgrund der begrenzten Fahrbahnbreite stellt dies jedoch keine dauerhafte Lösung dar.

2.3 Baumbestand

Alle Baumstandorte müssen erhalten bleiben. MR3 prüft ob eine weitere Aufforstung in den vorhandenen Grünstreifen möglich ist.

2.4 Belange der Feuerwehr

Auf der gesamten Länge des Straßenabschnittes muss die erforderliche Durchfahrtsbreite von 3,50 m eingehalten werden. Es ist darauf zu achten, dass gekennzeichnete Feuerwehrezufahren weiterhin nutzbar bleiben. Aufstellflächen im öffentlichen Grund sind nicht bekannt.

3. Variantenuntersuchung

Es wurden im Vorfeld fünf mögliche Varianten untersucht.

Variante 1: Parken in markierten Flächen auf der Fahrbahn:

Diese Variante führt zu einer unzulässigen Planung, da die erforderliche Durchfahrtsbreite von 3,50 m gemäß ReStra nicht gegeben ist.

Variante 2: Parken in Markierungen halbseitig auf dem Begleitstreifen:

Zur Sicherstellung von genügend Ausweichmöglichkeiten und Nutzbarkeit der Grundstückszufahrten, sind Parkflächenmarkierungen erforderlich. Da hierdurch das Parken außerhalb dieser Flächen nicht automatisch unzulässig wird, ist die Anordnung einer Halteverbotszone (VZ 290) notwendig. Mit dem Zusatzzeichen 1053-30 (Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt), kann bei der Markierung eine Durchfahrtsbreite von 3,5 m berücksichtigt werden. Die Beschilderung beschränkt sich jedoch auf die Fahrbahn. Das Parken vollständig auf dem Begleitstreifen kann hierdurch nicht unterbunden werden. Es kann somit kein verkehrsberuhigender Effekt durch die Anordnung des ruhenden Verkehrs garantiert werden. Auch besteht bei dieser Variante das grundsätzliche Problem, dass weit innerhalb einer Zone mit verkehrsrechtlichen Einschränkungen eine weitere Zone mit Beginn und Ende eingerichtet werden müsste. Um den Verkehrsteilnehmer an die Fortdauer der Tempo-30-Zonen Anordnung zu erinnern, sollten daher Fahrbahnpiktogramme „30“ aufgebracht werden, wie in (VwV-StVO zu §45 XI Nr. 3 a) vorgesehen. In Hamburg ist eine solche Markierung jedoch durch das Schreiben A3 / 752.01-3- vom 10.01.1990 grundsätzlich untersagt. Da sich die südlichen Nebenflächen nicht für die Anordnung von Parken eignen, würde sich ein verkehrsberuhigender Effekt nur in eine Fahrtrichtung einstellen, der je nach Besatz zudem stark variieren kann. Es kommt zudem zu erheblichen Verlusten an Parkraum.

Variante 3: Regulierung punktuellen Parkens mittels Verkehrszeichen:

Hierzu könnte eingeschränktes Halteverbot VZ 286 mit halbseitigem Gehwegparken kombiniert werden, um durch Einengungen parkender Fahrzeuge einen verkehrsberuhigenden Effekt zu erzielen. Hierdurch kann ein Parken auf dem Begleitstreifen nicht verhindert werden, da auch hier die Halteverbote nur für die Fahrbahn gelten. Die Nebenflächen müssten durch bauliche Elemente gegen Parken geschützt werden. Es ist eine große Zahl an Schildern erforderlich. Der verkehrsberuhigende Effekt wäre wie in Variante 2 ebenfalls nur in eine Fahrtrichtung wirksam. Eine verbleibende Durchfahrtsbreite von 3,5 m kann nicht garantiert werden.

Variante 4: Fahrbahneinengungen mit eingeschränkten Halteverboten:

Der Begleitstreifen wäre baulich mit Eichenspaltpfählen gegen Parken und Überfahren zu sichern. Halteverbote auf gesamter Länge der Fahrbahn sind erforderlich. Die Verkehrsberuhi-

gung wird durch Fahrbahneinengungen sichergestellt. Auf Parkraum wird vollständig verzichtet.

Variante 5: Fahrbahneinengungen mit Parken auf dem Begleitstreifen:

Der verkehrsberuhigende Effekt wird durch Fahrbahneinengungen erzielt, bei denen eine Restfahrbahnbreite von 3,5 m verbleibt. Das Parken auf im nördlichen Begleitstreifen wird durch das VZ 315 legitimiert. Von einer weiteren Regulierung wird vorerst abgesehen, da davon ausgegangen wird, dass der Bedarf an Besucherparkplätzen in dem betroffenen Abschnitt der Oktaviostraße durch das Angebot gedeckt wird.

3.1 Wahl der Vorzugsvariante

Variante 1, eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs auf der Fahrbahn ist in diesem Abschnitt der Oktaviostraße nicht möglich, da die Planungsvorgaben der ReStra ein Unterschreiten von 3,50 m Durchfahrtsbreite bei Einengungen von schmalen Zweirichtungsfahrbahnen nicht zulässt. Die Variante wird daher nicht weiterverfolgt.

Die Varianten 2 und 3 führen zu einer verkehrsrechtlich nicht eindeutigen und zugleich überregulierten Situationen. Dies widerspricht dem Charakter einer Tempo-30-Zone. Zudem werden die Problempunkte, welche zum Anlass der Planung geführt haben nur unzureichend gelöst.

Variante 4 führt prinzipiell zum gewünschten Ergebnis. Der Verzicht auf die Unterbringung des ruhenden Verkehrs erscheint, aufgrund der Flächenverfügbarkeit und dem Ausschluss einer anderweitigen Verwendung des Begleitstreifens, jedoch unverhältnismäßig und nicht lösungsorientiert. Zudem müsste der Begleitstreifen mit erheblichen Aufwand und Unterhaltungskosten gegen Befahren gesichert werden, da sonst über die Nebenflächen bei Gegenverkehr ausgewichen werden kann.

Bevorzugt wird Variante 5:

Es werden 7 Einengungen durch Markierungen und Leitbarken vorgesehen. Hierdurch soll der Verkehrswiderstand des Straßenabschnittes erhöht werden, um die Attraktivität für Ausweichverkehre zu verringern. Zugleich verringert sich die Fahrgeschwindigkeit durch das Umfahren der Einengungen. Gestalterisch werden die Einengungen analog zum östlichen Teil der Oktaviostraße mit Sperrflächenmarkierung und Leitbarken hergestellt, um die Verkehrsteilnehmer an den Fortbestand der Tempo-30-Zone zu erinnern. Durch die Berücksichtigung der regelhaften Durchfahrtsbreiten von 3,50 m an den Einengungen, soll die Befahrbarkeit durch Feuerwehrfahrzeuge sichergestellt werden.

Verkehrsrechtlich entspricht der 2,50 m breite, mit Glensander und Asphalt befestigte Begleitstreifen auf der Nordseite der Fahrbahn am ehesten einem Gehweg, da dieser mit einem Bordstein von der Fahrbahn abgetrennt ist. Aufgrund mangelnder Durchgängigkeit ist dieser jedoch nicht für den Fußverkehr nutzbar. Da eine Unterbringung des ruhenden Verkehrs auf der Fahrbahn, aufgrund der fehlenden Breiten nicht möglich ist, soll das Parken auf den nördlichen Seitenstreifen mittels VZ 315 (Parken auf dem Gehweg < 2,8t) legalisiert werden. Hierdurch können weiterhin ca. 38 Fahrzeuge von Besuchern der Anlieger im Straßenraum abgestellt werden. Ermöglicht wird dies, da die vorhandene Bordansicht zu dem Begleitstreifen

geringer als 7cm ist. In der Vergangenheit wurde auch auf dem südlichen Grünstreifen geparkt. Hier kann das VZ 315 nicht angewandt werden, da hier die Bordkante in der Regel die Ansichtshöhe von 7 cm überschreitet und sich zudem Schieber und Hydranten in den Flächen befinden, welche nicht überparkt werden dürfen.

Die Einengungen liegen in einem Abstand von 40m bis 60m zueinander, um sowohl genug Raum zum Ausweichen für den Gegenverkehr zu gewähren, als auch die Durchfahrt hinreichend zu verlangsamen. Die Standorte werden so gewählt, dass einerseits die Wirksamkeit gewährleistet wird und andererseits die Nutzung der benachbarten Grundstückszufahrten möglich bleibt. Die Platzierung wurde zudem so gewählt, dass ein möglichst großer Erhalt von Parkraum erreicht wird. Die westliche Einengung wird auf Höhe des Fußweges aus dem Wandsbeker Gehölz platziert, um die Fahrgeschwindigkeit an dieser Stelle, zu Gunsten der Sicherheit für querende Fußgänger, punktuell zu verringern. Zugleich wird der Abstand zwischen den Barken von 2 m auf 4 m erhöht, um die Einengung zugleich als Querungshilfe genutzt zu können.

3.2 Kosten und Finanzierung

Für die Herstellung von 7 Fahrbahneinengungen mit dazugehörigen Verkehrszeichen ist überschlägig mit Kosten von 9000 € brutto zu rechnen.

3.3 Wirtschaftlichkeit

Abgesehen von Variante 1, welche planerisch unzulässig ist, wurde die Variante gewählt, welche den geringsten baulichen Eingriff bedarf und zugleich die größte Wirksamkeit erwarten lässt. Die Variante 5 stellt auch die wirtschaftlich beste Lösung dar.

4. Sonstiges

Die vorgestellte Planung wurde im Vorfeld eingehend mit dem zuständigen Polizeikommissariat 37 abgestimmt.

Verfasst:



Hamburg den 05.10.2021