

Vorlage der AG Wohnen und Verkehr

der Stadtteilkonferenz Jenfeld

für die Teilnehmer des Runden Tisches zum Thema

„Tempo-30-Zone in der Jenfelder Straße“

zur Besprechung am Donnerstag, 30.09.21, 16.30 Uhr im Bezirksamt Wandsbek

1. Ausgangslage vor 2019
2. Beschluss der Bezirksversammlung Wandsbek
3. Ausgestaltung der Tempo-30-Zone
4. Eingetretene negative Folgen der Tempo-30-Zone
5. Antrag der Stadtteilkonferenz Jenfeld zur Aufhebung der Tempo-30-Zone
6. Empfehlung des sog. Runden Tisches zum Antrag der STK
7. Mängel an der Empfehlung des sog. Runden Tisches
8. Alternativvorschläge der STK

Zu 1. Ausgangslage vor 2019:

Anwohner der Jenfelder Straße beschwerten sich über Raser in dem Abschnitt zwischen Kuehnstraße und Jenfelder Allee und forderten Maßnahmen zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit, alternativ die Begrenzung auf 30 km/h.

Der Straßenverlauf weist in diesem Abschnitt vier Kurven auf.

Erkenntnisse der Polizei hinsichtlich auffälliger Geschwindigkeitsübertretungen lagen nicht vor.

Zu 2. Beschluss der Bezirksversammlung Wandsbek

Die BV beschloss daraufhin, die Jenfelder Straße im o.g. Bereich von einer 50 km/h-Straße in eine Tempo-30-Zone zu überführen (Drucksachen-Nr. 19/0274).

Ob im Zuge der Entscheidungsfindung Alternativen zur Tempo-30-Zone erwogen wurden, und wenn ja, welche, ist der STK nicht bekannt. Ebenfalls nicht bekannt ist, ob und wie die Anwohner über die aufgrund der Einführung der Tempo-30-Zone anstehenden Veränderungen für den fließenden und ruhenden Verkehr zuvor informiert wurden.

Zu 3. Ausgestaltung der Tempo-30-Zone

Zur Verlangsamung des fließenden Verkehrs wurden zahlreiche Verkehrsinseln installiert, die im Bereich dieser Inseln die Fahrbahn auf eine Spur verengten. Zwischen diesen und dem Bordstein wurde ein Durchlass für Radfahrer eingerichtet.

Zu 4. Eingetretene negative Folgen der Tempo-30-Zone

4.1. Wie sich schnell herausstellte, erwiesen sich die im Einmündungsbereich zur Kuehnstraße und zur Jenfelder Allee installierten Verkehrsinseln als stark verkehrsbehindernd, so dass sie wieder demontiert werden mussten.

- 2 -

4.2. Es war ebenfalls nicht bedacht worden, dass die neben den Verkehrsinseln eingerichteten Durchlässe für die Radfahrer von der Straßenreinigung nicht maschinell gesäubert werden konnten und insbesondere durch Laubansammlungen ein Sturzrisiko für durchfahrende Radfahrer entstand. Die Durchlässe wurden schließlich mit Sperrschildern blockiert.

4.3. Als Folge dieser Maßnahme entstand eine vorher nicht vorhandene Gefährdung der Radfahrer, die nun die Verkehrsinseln umfahren müssen und so direkt in den Gegenverkehr geleitet werden.

4.4 Da die Verkehrsinseln dort die Fahrbahn auf eine Spur einengen, wird bei entgegenkommenden Fahrzeugen jeweils ein Verkehrsteilnehmer zum Abbremsen gezwungen. Durch das permanente Abbremsen und wieder Anfahren ist eine Lärmquelle entstanden, die es vorher nicht gab und die die Anwohner als Belästigung empfinden. Außerdem wurde dadurch die Abgasbelastung unnötig erhöht.

4.5. Die Einführung der Tempo-30-Zone wird als Grund dafür angegeben, dass das bisherige Parken auf Nebenflächen durch das Setzen von Eichenspaltpfählen und Pollern unterbunden werden muss (Anliegerinformation des BA vom 02.12.20). Dies führt zu einem – gemessen an dem bisherigen Parkaufkommen – in erheblicher Länge zugewinkelten Fahrstreifen insbesondere im Bereich zur Kuehnstraße mit der Folge, dass dort unter Einbeziehung der Verkehrsinseln für den in beiden Richtungen fließenden Verkehr de facto lediglich eine Fahrbahn zur Verfügung steht.

Erschwerend kommt hinzu, dass der von der Kuehnstraße kommende Verkehr eine langgestreckte Rechtskurve vor sich hat, die die Sicht auf entgegenkommende Verkehrsteilnehmer verhindert. Da ein Zurücksetzen bei Gegenverkehr nicht mehr möglich ist, weichen die aus Richtung Jenfelder Allee kommenden Fahrzeuge auf halber Strecke auf den dort in den Moorpark führenden Fußweg zum vorübergehenden Halt aus, um ihre Fahrt dann bei freier Strecke fortzusetzen. Insbesondere Radfahrer fühlen sich in diesem Bereich der Straße nicht mehr sicher.

Diese Situation sowie die an beiden Enden dieses Abschnitts entstehenden Staus stellen auch eine Behinderung von Einsatzfahrzeugen der Rettungsdienste, der Müllabfuhr usw. dar.

Zu 5. Antrag der STK Jenfeld zur Aufhebung der Tempo-30-Zone

Angesichts der o.g. negativen Auswirkungen der eingerichteten Tempo-30-Zone erging per Beschluss der STK vom 11.02.19 der Antrag an die BV, die Tempo-30-Zone wieder aufzuheben und den Interessen der Anwohner durch alternative Maßnahmen zu entsprechen.

Dieser Antrag wurde am 27.03.19 als Eingabe in der Sitzung des Regionalausschusses behandelt und an den Runden Tisch delegiert, der unter Einbeziehung der STK die Thematik erneut behandeln sollte.

Die Teilnahme der STK wurde auf Anfrage u.a. auch von der SPD (Frau Quast) zugesagt. Das BA erbat wenig später vom Stadtteilbüro die Angabe der für die STK in dieser Angelegenheit benannten Ansprechperson.

- 3 -

Zu 6. Empfehlung des sog. Runden Tisches zum Antrag der STK

Der sog. Runde Tisch, der entgegen des allgemeinen Verständnisses ohne Beteiligung der Betroffenen oder deren Vertreter zusammenkam und eine verwaltungsinterne Sitzung darstellte, traf sich erst etwa zwei Jahre nach der Eingabe der STK am 24.02.21. Die STK war nicht eingeladen.

Gegenstand der Ausführungen war ausschließlich die Darstellung des Umplanungsaufwands und der dadurch entstehenden Kosten bei Wiedereinführung der vormaligen 50 km/h – Strecke. Alternative Möglichkeiten standen nicht zur Diskussion. Da der Aufwand und die damit verbundenen Kosten („im 7-stelligen Bereich“) als zu hoch erachtet wurden, entschied man sich für die Empfehlung, es bei der Tempo-30-Zone zu belassen.

Zu 7. Mängel an der Empfehlung des sog. Runden Tisches

7.1. An der Empfehlung des sog. Runden Tisches mangelt es bereits grundsätzlich daran, dass sie ohne Beteiligung der STK Jenfeld zustande gekommen ist. Dies war jedoch die von der BV erwartete Voraussetzung für eine Vorlage zur Entscheidung über die Eingabe der STK.

7.2. Die Empfehlung verknüpft zwei Gesichtspunkte, die zunächst nichts miteinander zu tun haben.

Eine Wiederherstellung der 50 km/h – Strecke, so wie sie vorher war, wäre mit geringem Aufwand zu realisieren, indem die auf die Fahrbahn aufgeklebten Verkehrsinseln wieder abgenommen und die installierten Schilder beseitigt würden.

7.3. Die vom sog. Runden Tisch als Argument für die Beibehaltung der Tempo-30-Zone genannten Kosten „im 7-stelligen Bereich“ entstehen ausschließlich aufgrund der Überlegung, die Jenfelder Straße zur Veloroute wie den Straßenzug Schimmelmanstraße/Kuehnstraße auszubauen. Dies hat mit dem ursprünglichen Wunsch der Anwohner, das Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit zu verhindern, nichts zu tun.

Unabhängig hiervon sind erhebliche Zweifel angebracht, ob ein Ausbau einer Veloroute in der Jenfelder Straße nach dem Muster der Kuehnstraße vernünftig wäre. Nach Auswertung der Daten der Verkehrszählung der Polizei für die Kuehnstraße vom 18.05.17 wurden in der Zeit zwischen 6.00 und 19.00 Uhr dort lediglich 105 Radfahrer stadteinwärts und 127 Radfahrer stadtauswärts gezählt. Damit fuhr alle 7,5 Minuten ein Radfahrer stadteinwärts und alle 6 Minuten ein Radfahrer stadtauswärts. Schon hier fragt es sich, ob der erhebliche Aufwand hinsichtlich massenhafter Baumfällungen, Fortfall zahlreicher Parkplätze usw. sowie der hohen Kosten angesichts der geringen Zahl der die Veloroute nutzenden Radfahrer zu rechtfertigen war.

Um so mehr würde sich diese Frage hinsichtlich der wesentlich geringeren Anzahl von Radfahrern durch das Wohngebiet an der Jenfelder Straße stellen, die nicht annähernd so

befahren ist wie die Kuehnstraße. Ohne Vorliegen einer aktuellen Verkehrszählung der Polizei wäre eine Veloroutenplanung in der vom sog. Runden Tisch vorgestellten Form nicht zu verantworten.

- 4 -

Zu 8. Alternativvorschläge der STK

Als Alternativen zur bestehenden Tempo-30-Zone stünden z.B. folgende Maßnahmen zur Diskussion:

- 8.1. Die Schaffung von zwei 30 km/h–Strecken vor den Einrichtungen und dem Moorpark in den Straßenabschnitten 2 und 4 gemäß StVO § 45;
- 8.2. Eine stundenweise Reduzierung der Geschwindigkeit durch entsprechende Hinweisschilder, wie es sie z.B. in der Eiffestraße für die Nachtstunden gibt;
- 8.3. Die Aufstellung digitaler Geschwindigkeitsmessungsanzeiger an geeigneter Stelle, wie sie in vielen Ortschaften zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit seit langem üblich ist;
- 8.4. Das farbliche Aufbringen von Radfahrspuren auf der Fahrbahn.

Zugleich sind die Verkehrsinseln wieder zu entfernen. Das Parken des ruhenden Verkehrs ist durch Beseitigung der Eichenspaltpfähle und Metallpfähle – insbesondere zwischen Kuehnstraße und Hasenstieg – auf den Bürgersteigen zuzulassen.

Die Realisierung der o.g. oder vergleichbarer Maßnahmen sowie die Beibehaltung der Vorfahrtsregelung rechts vor links berücksichtigt nach unserer Auffassung den Wunsch der Anwohner nach ruhigem Verkehr ebenso wie die Notwendigkeit, Gefährdungen der Verkehrsteilnehmer zu verhindern.

Im übrigen halten wir das Verbot, in einer Tempo-30-Zone auf dem Randstreifen zu parken, rechtlich nicht für zwingend. Bei Beibehaltung der Tempo-30-Zone wäre der ruhende Verkehr daher auch auf dafür ausgewiesenen Flächen auf dem Fußweg möglich.

23.09.21

Gernot Ahrens