

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Eimsbüttel
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abteilung Straßen und Gewässer

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
E 03.2 Stresemannallee
Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Grandweg/Stresemannallee

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht zur 1. Verschickung

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass der Planung	2
2. Vorhandener Zustand	2
2.1. Allgemeines	2
2.2. Bestehende Verkehrssituation	2
3. Geplanter Zustand	5
3.1. Planungsansatz	5
3.2. Variantenuntersuchungen	5
3.2.1 Variante 1	5
3.2.2 Variante 2 (Vorzugsvariante)	7
4. Terminierung und Planung der Bauausführung	10

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr

E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Grandweg/Stresemannallee

Erläuterungsbericht |

1. Verschickung

Seite 2 von 10

1 Anlass der Planung

Im Rahmen des „Bündnis für den Radverkehr“ und Drs 21/898 „Hamburg wird Fahrradstadt“ soll das Veloroutennetz ausgebaut werden. Die Veloroute 3 (City / Rotherbaum/ Lokstedt / Niendorf) verläuft auf der Stresemannallee und dem nördlichen Grandweg (Tempo-30-Zone). Die Abschnitte zwischen Troplowitzstraße und Henning-Wulf-Weg sind bereits hergestellt. Der letzte Abschnitt mit hohem Handlungsbedarf, der den Knoten Grandweg/Stresemannallee/Behrkampsweg beinhaltet, wird vom Bezirk seit Ende 2021 in Kooperation mit Hamburg Wasser baulich hergestellt. Hierzu liegt dem Bezirk eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung vor.

Zwischenzeitlich haben der Bezirk und die Straßenverkehrsbehörde nochmals über die bereits abgestimmte Planung des Knotens beraten und festgestellt, dass aufgrund der verkehrlichen Situation im Grandweg (Durchgangsverkehr) eine zusätzliche Anpassung der bisherigen Planung erforderlich ist. Eine Online-Petition, welche die Einrichtung einer Einbahnstraße zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs forderte, war Auslöser für eine erneute Abwägung (s. Dr. 20-3511). Die Variante der Einbahnstraße wird nicht weiter verfolgt, da mit dieser keine Unterbindung der Durchgangsverkehre erzielt werden können. Zudem würde der Einrichtungsverkehr ohne Gegenverkehr tendenziell zu Geschwindigkeitsüberschreitungen des Kfz-Verkehrs führen.

Um Durchgangsverkehre zu verhindern, wurde die Einrichtung einer Diagonalsperre im Knoten Stresemannallee/Grandweg geprüft. Die Diagonalsperre wird demnach als Ergänzung zu der aktuell durchgeführten Umbaumaßnahmen im Knoten Grandweg/Stresemannallee als ergänzende Maßnahme angestrebt. Das Bezirksamt ist diesbezüglich im ständigen Austausch mit der zuständigen Straßenbaubehörde (PK23), die diese Planergänzung durch eine gesonderte straßenverkehrsrechtliche Anordnung freigeben soll.

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Bezirksstraße Grandweg ist ca. 1,6 km lang und verbindet den Straßenzug Julius-Vosseler-Str / Behrmannplatz / Vogt-Wells-Str. mit der Troplowitzstraße. Sie verläuft vergleichsweise gradlinig in verhältnismäßig geringem Abstand parallel zum Lokstedter Steindamm (B447). Beim Grandweg handelt es sich um eine Wohnstraße. Gewerbe gib es nur wenig. Bei den wenigen Betrieben handelt es sich um Kleingewerbe mit geringem Fahrzeugaufkommen. Im unmittelbaren Umfeld gibt es eine Grundschule (Emil-Andresen-Str./Döhrnstraße) und einige Kindergärten.

2.2 Bestehende Verkehrssituation

Der Grandweg, der als eine Wohnstraße (Tempo-30-Zone) gestaltet ist, ist überlastet. Aufgrund vieler struktureller Besonderheiten scheint der Grandweg für Durchgangsverkehr überaus attraktiv zu sein. Daran konnten auch diverse hindernde Baustellen in der Vergangenheit sowie gestalterische Anpassungen im Querschnitt (u.a. alternierende Parkanordnung zur

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr

E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Grandweg/Stresemannallee

Erläuterungsbericht |

1. Verschickung

Seite 3 von 10

Geschwindigkeitsreduzierung) nichts ändern. Statt auf den parallel laufenden Lokstedter Steindamm auszuweichen, belasteten viele Kfz den Grandweg. Diese Verkehre führen, in der durch Wohnbebauung und soziale Einrichtungen (z.T. Kitas und Grundschule im nahen Umfeld) geprägten Straße zu regelmäßigen Gefahrenpotentialen und unübersichtlichen Situationen zwischen Kfz- und Fuß- sowie Radverkehr. Die Fahrbahn des Grandwegs ist überwiegend ca. 7-9m breit. Der ruhende Verkehr steht teilweise auf Seitenstreifen, teilweise am Fahrbahnrand und teilweise erlaubt auf den Gehwegen. Ab ca. 2015 wurde auch im nördlichen Bereich durch bauliche Änderungen und Aufbringen von Parkstands-Markierungen das alternierende Parken im Grandweg vervollständigt. Als „Zone 30“-Straße soll sich der Fahrradverkehr auf der Fahrbahn bewegen. Trotzdem gibt es Bereiche im Grandweg, wo noch Radwege aus „vergangenen Zeiten“ vorhanden sind. Diese sind meist untermaßig und in einem schlechten Zustand.

Zwei VSG Messungen (Nov. 2018 im nördlichen Teil, April 2019 im südlichen Teil) ergaben eine Belastung von 5000-6000 Fahrzeugen täglich. Dabei lag der Schwerlastanteil im nördlichen Bereich mit 6,8% deutlich über dem Schwerlastanteil des südlichen Bereichs (3,9%). Als nördlicher Teil wird hier der Bereich zw. Behrmanplatz und Stresemannallee gesehen – als südlicher Bereich folglich der Abschnitt zwischen Stresemannallee und Troplowitzstraße.

Diesen Trend bestätigen vorliegende Verkehrszahlen aus der Zeit vor sowie nach dem Umbau des Siemersplatzes (2013). Durch den Umbau vom Siemersplatz ist eine entscheidende Abbiegebeziehung entfallen. Aus der Richtung östlich des Siemersplatzes kommend, ist seither das Linksabbiegen in den Lokstedter Steindamm nicht mehr möglich, sodass diese Verkehre sich zum Teil in den Grandweg verlagert haben.

Der nördliche Teil des Grandwegs sowie die einmündende Stresemannallee sind Bestandteil der Veloroute 3. Im Knoten Stresemannallee / Grandweg / Behrkampsweg gibt es in der Veloroute einen ca. 100 Grad-Knick (siehe Abb. 1). Die Vorfahrtsregelung ist – wie üblich in „Zone 30“-Straßen – „rechts vor links“. Diese Vorfahrtregelung gilt auch an allen anderen Knoten im Verlauf des Grandwegs.

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr

E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Grandweg/Stresemannallee

Erläuterungsbericht |

1. Verschickung

Seite 4 von 10



Abb. 1: Veloroutenverlauf und Standort der Plan-Anpassung, Kartengrundlage Geoportal Hamburg

Die Steigerung des Kfz-Verkehrsaufkommens auf der Strecke Stresemannallee (zwischen Grandweg und Troplowitzstraße) lässt sich durch den Vergleich der vorliegenden Zählungen aus 2007 (Knoten Gradweg/Stresemannallee) und 2017 (Stresemannallee/Troplowitzstraße) ableiten – siehe Abbildungen 2 bis 4. Der vom Grandweg in Richtung Süden fahrende Verkehrsanteil (Zahlen 2007 im Knoten Grandweg/Stresemannallee) fällt demnach geringer aus, als der aus Richtung Norden und im Knoten Stresemannallee/Troplowitzstraße ankommende Verkehr (Zahlen 2017). Bei dem Vergleich der Verkehrszahlen muss berücksichtigt werden, dass die im Süden (2017) gezählten Zahlen auch Verkehrsanteile aus den Stichstraßen enthalten:



Quelle: FHH-Atlas/GeoPortal

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr

E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Grandweg/Stresemannallee

Erläuterungsbericht |

1. Verschickung

Seite 5 von 10

Abb. 2: Lage/Bereiche der vorliegenden Verkehrszählungen

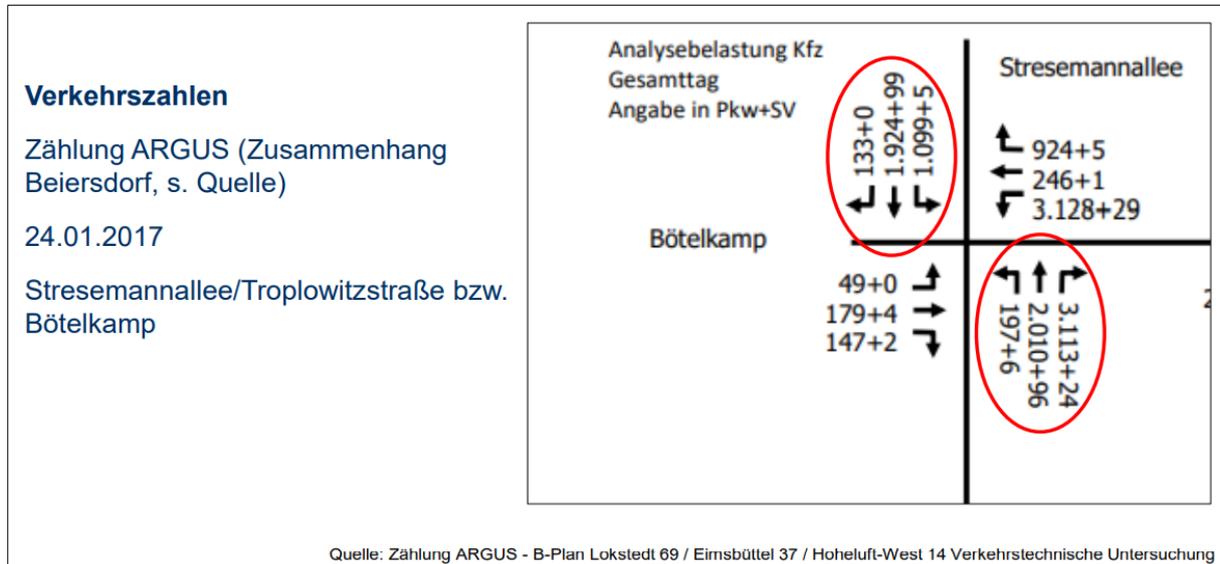


Abb. 3: Verkehrszahlen Knoten Stresemannallee/Tropelowitzstraße

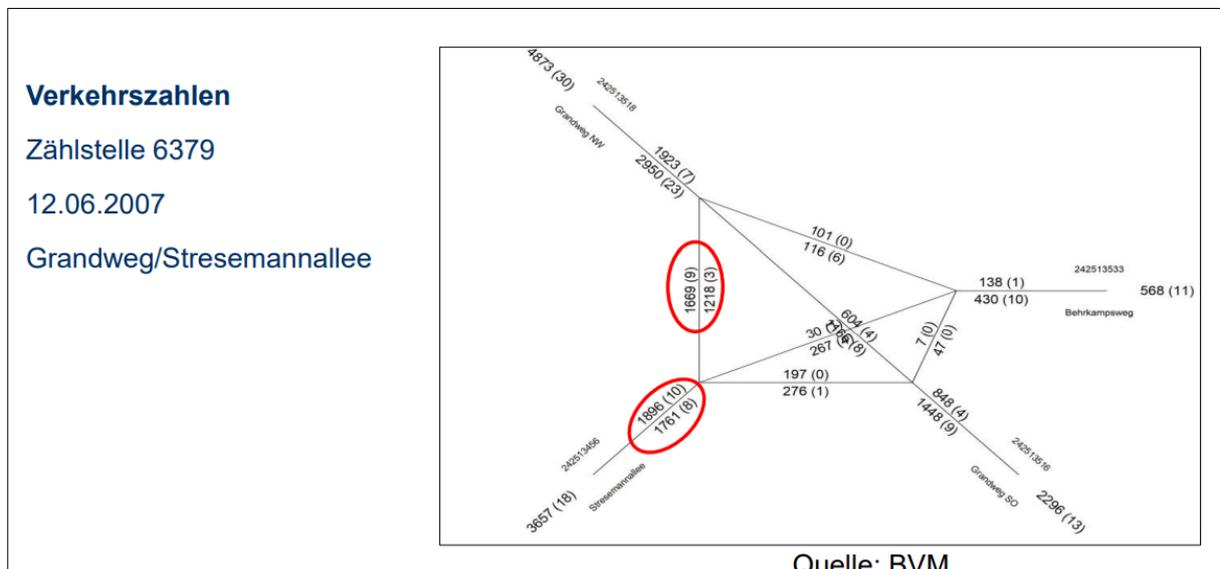


Abb. 4: Verkehrszahlen Grandweg/Stresemannallee

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Die Einrichtung einer Diagonalsperre im Knoten Grandweg/Stresemannallee wird dazu beitragen, die Durchgangsverkehre und Gefahrenlagen zu minimieren bzw. zu unterbinden. Der

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr

E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Grandweg/Stresemannallee

Erläuterungsbericht |

1. Verschickung

Seite 6 von 10

bauliche Eingriff wird von der Straßenverkehrsbehörde auch als nächste erforderliche Handlungsstufe angesehen. Zuvor hat es bereits punktuelle Eingriffe gegeben (u.a. alternierende Parkanordnungen), die den Verkehr beruhigen und Durchgangsverkehre minimieren sollten. Die damit erreichten Ergebnisse sind bisher nicht ausreichend gewesen, sodass mit der Einrichtung einer Diagonalsperre in Ausrichtung zur stärksten Kfz-Belastung innerhalb der bereits hergestellten bzw. Bestandsborde nachgebessert werden soll.

3.2 Variantenuntersuchungen

Geprüft wurden zwei Varianten bzw. Ausrichtungen einer möglichen Diagonalsperre, die im folgenden Abschnitt beschrieben werden. Die Variante 2 (s. Abschnitt 3.2.2) stellt die Vorzugsvariante dar, die nach ersten Abstimmungen mit der örtlichen Straßenverkehrsbehörde im Rahmen dieser Planung weiter verfolgt wird.

3.2.1 Variante 1

Durch die Diagonalsperre der Variante 1 (s. Abb. 2) werden zukünftig weiterhin die Fahrtbeziehungen Stresemannallee - Grandweg-Nord und Grandweg-Süd - Behrkampsweg für den Kfz-Verkehr möglich und somit die Erschließungssituation im Quartier gesichert sein. Für Radfahrende sind alle Fahrbeziehungen offen. Mit der Variante 1 werden die Durchgangsverkehre auf dem Grandweg (Grandweg-Nord – Grandweg-Süd) unterbunden. Die Fahrtbeziehung Stresemannallee - Grandweg-Nord, die derzeit am stärksten frequentiert wird, bleibt jedoch bestehen und wird sogar noch weiter gestärkt. Damit wird der Anteil des Durchgangsverkehrs nicht im für eine Tempo-30- Zone angemessenen Verhältnis reduziert. Da es sich hier um den Veloroutenverlauf handelt, ist bei dieser Variante daher auch mit einem entsprechend höherem Aufeinandertreffen und somit auch mit Konfliktpotentialen zwischen Kfz- und Radverkehr zu rechnen. Die Veloroute verliert an Attraktivität.

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
E 03.2 Stresemannallee
Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Grandweg/Stresemannallee
Erläuterungsbericht |

1. Verschickung

Seite 7 von 10



Abb. 5: Ausrichtung der Diagonalsperre Variante 1, Kartengrundlage Geoportal Hamburg

Verlagerungseffekte:

Der Kfz-Durchgangsverkehr in der Fahrtbeziehung Grandweg-Nord – Grandweg-Süd verlagert sich vor allem auf den Lokstedter Steindamm sowie teilweise auf die Strecke Stresemannallee-Veilchenweg-Grandweg (s. Abb. 3). Die Zugänglichkeit zum EDEKA bleibt weiterhin gegeben und die Anlieferung kann weiterhin über die Stresemannallee sowie über den Grandweg-Nord erfolgen. Das Abfahren in Richtung Süden wird über Stresemannallee-Veilchenweg-Grandweg-Süd weiterhin möglich bleiben.



Abb. 6: Verlagerungseffekte Variante 1, Kartengrundlage Geoportal Hamburg

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Grandweg/Stresemannallee

Erläuterungsbericht |

1. Verschickung

Seite 8 von 10

Bewertung:

Die Ausrichtung der in der Variante 1 dargestellten Diagonalsperre löst die örtlich vorzufindenden Problemstellungen (siehe 2.2 Bestehende Verkehrssituation) nur in Teilen. Durch die Ausrichtung der Diagonalsperre werden lediglich nur in Teilabschnitten Durchgangsverkehre vermieden. Die resultierenden Umwege sind nur minimal, sodass davon ausgegangen werden kann, dass es auf der Ausweichstrecke über die Stresemannallee (siehe Abb. 3) weiterhin viel Durchgangsverkehr geben könnte. Mit der Umsetzung dieser Variante würde der Durchgangsverkehr in der Stresemannallee weiter gestärkt werden. Die Variante 1 wurde demnach nicht weiter verfolgt.

3.2.2 Variante 2 (Vorzugsvariante)

Durch die Diagonalsperre der Variante 2 (s. Abb. 4) werden zukünftig weiterhin die Fahrtbeziehungen Stresemannallee - Grandweg-Süd und Grandweg-Nord - Behrkampsweg für den Kfz-Verkehr möglich und somit die Erschließungssituation im Quartier gesichert sein. Für Radfahrende (und Rettungsdienste durch Klappoller) sind alle Fahrbeziehungen weiterhin offen.

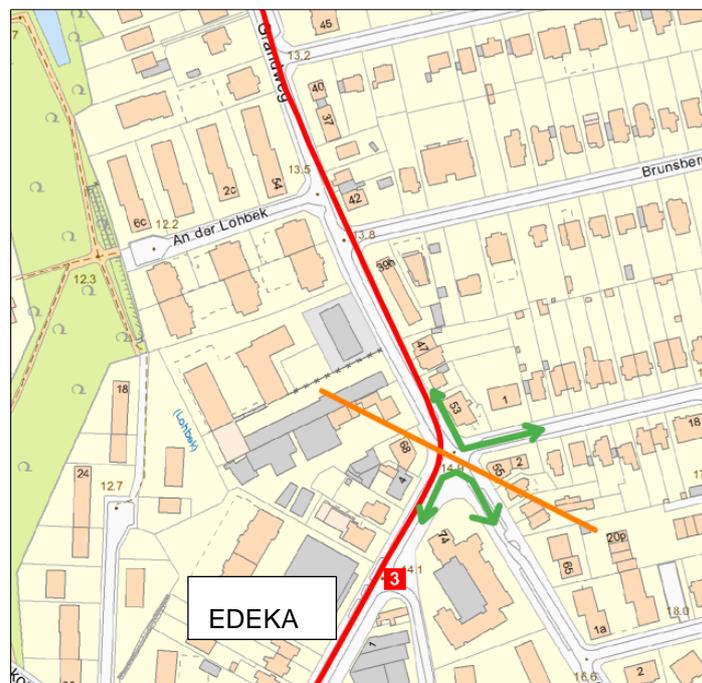


Abb. 7: Ausrichtung der Diagonalsperre Variante 2 (Vorzugsvariante/Planungsansatz), Kartengrundlage Geoportal Hamburg

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr

E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Grandweg/Stresemannallee

Erläuterungsbericht |

1. Verschickung

Seite 9 von 10

Durch die bauliche Umsetzung der Diagonalsperre verringert sich der Anteil des Kfz-Durchgangsverkehrs auf der Stresemannallee und dem Grandweg, da diese bisher am stärksten befahrenen Fahrtbeziehungen unterbunden werden. Durch die Reduzierung bzw. Vermeidung des Durchgangverkehrs werden die Verkehrssituationen für Rad- und Fußverkehr sicherer. Die Maßnahme trägt zusätzlich auch zur Attraktivitätssteigerung der Veloroute bei, da das Aufeinandertreffen und damit auch die Konfliktpotentiale zwischen Kfz- und Radverkehr im Kreuzungsbereich verringert werden.

Verlagerungseffekte:

Durch die Wirkung der Diagonalsperre ist zu erwarten, dass sich der überwiegende Anteil des bisherigen Durchgangsverkehrs auf die Hauptstraßen - Vogt-Wells-Straße sowie Lokstedter Steindamm - verlagert, die parallel verlaufen und die kürzeste Alternative ermöglichen. Ein geringer Verlagerungseffekt ist über die Strecke Stresemannallee-Lohkoppelweg/Lohbekstieg-Emil-Andresen-Straße denkbar (siehe Abb. 5). Dieser dürfte jedoch aufgrund der umwegigen Fahrbeziehung sehr gering ausfallen und damit vernachlässigbar sein. Die Zugänglichkeit zum EDEKA bleibt weiterhin gegeben und die Anlieferung kann weiterhin über die Stresemannallee und den Grandweg-Süd erfolgen. Das Abfahren in Richtung Norden wird über Stresemannallee→Lohkoppelweg→Emil-Andresen-Straße weiterhin ermöglicht.

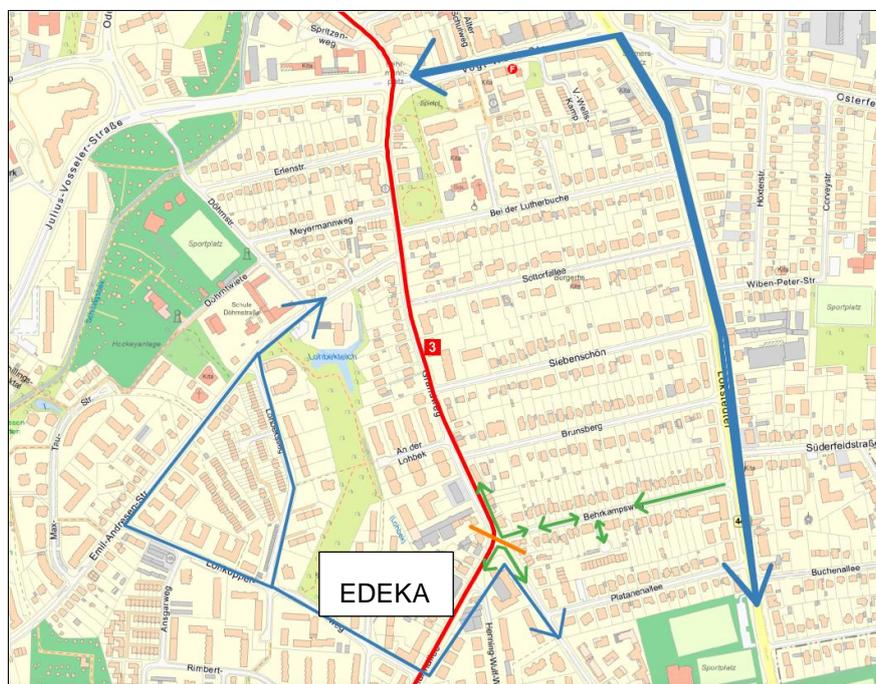


Abb. 8: Ausrichtung und Verlagerungseffekte der Diagonalsperre Variante 2 (Vorzugsvariante/Planungsansatz), Kartengrundlage Geoportal Hamburg

Bewertung:

Die in der Vorzugsvariante vorgesehene Ausrichtung der Diagonalsperre kann zur Verbesserung der bestehenden Verkehrssituation (siehe Abschnitt 2.2 Bestehende Verkehrssituation)

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr

E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Grandweg/Stresemannallee

Erläuterungsbericht |

1. Verschickung

Seite 10 von 10

beitragen. Durch die Diagonalsperre wird der Durchgangsverkehr verhindert. Mit der Maßnahme kann eine verkehrliche Beruhigung und die Beschränkung auf tatsächliche Zielverkehre erreicht werden. Durch verhältnismäßig geringe Umwege können dennoch alle Teile des Grandweges durch die Anwohnerschaft erreicht werden.

Die Vorzugsvariante (Variante 2) wird demnach im Rahmen der derzeit laufenden Bauausführung E 03.2 Stresemannallee durchgeführt. Nach einem Jahr wird gemeinsam mit der Straßenverkehrsbehörde bewertet, inwieweit die gewünschten Zielsetzungen erreicht wurden. Diese Vorgehensweise wurde von MR bereits im Regionalausschuss am 15. November und 6. Dezember 2021 angekündigt und von den Fraktionen am 6.12.2021 unterstützt (s. Dr. 21-2515).

Bauweise:

Bei den zu verwendenden Materialien handelt es sich um Klebebordelemente, die als Inseln gesetzt werden. Die Inseln werden mit 25/25/7-Pflaster sowie Absperrelementen (Pollern mit Schließfunktion) ausgestattet, sodass Rettungsfahrzeuge im Notfall passieren können.

4 Terminierung der Planung und Bauausführung

Mit der im Februar stattfindenden finalen Planabstimmung (Schlussverschickung Ende Februar/Anfang März 2022) folgt die Teilentwidmung zur Durchfahrtsbeschränkung für Kfz im Kreuzungsbereich Stresemannallee/ Grandweg Nord (§ 8 in Verbindung mit § 7 HWG) und die Einholung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung. Sobald diese vorliegen, kann mit der baulichen Durchführung der Diagonalsperre begonnen werden. Weitere Details wie z.B. die Vorfahrtsregelung im Kreuzungsbereich sind im weiteren Verfahren abzustimmen.

Verfasst:

Hamburg, den 04.02.2022

gez. i. A. Trzebiatowski MR241

Anlage: Lageplan Diagonalsperre