



Freie und Hansestadt Hamburg Bezirksamt Hamburg-Nord

Baumaßnahme: Neu- Um- und Ausbau

Teilbaumaßnahme: Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Heiligstraße und Geffckenstraße

Projektnummer: N/MR2-2022-002

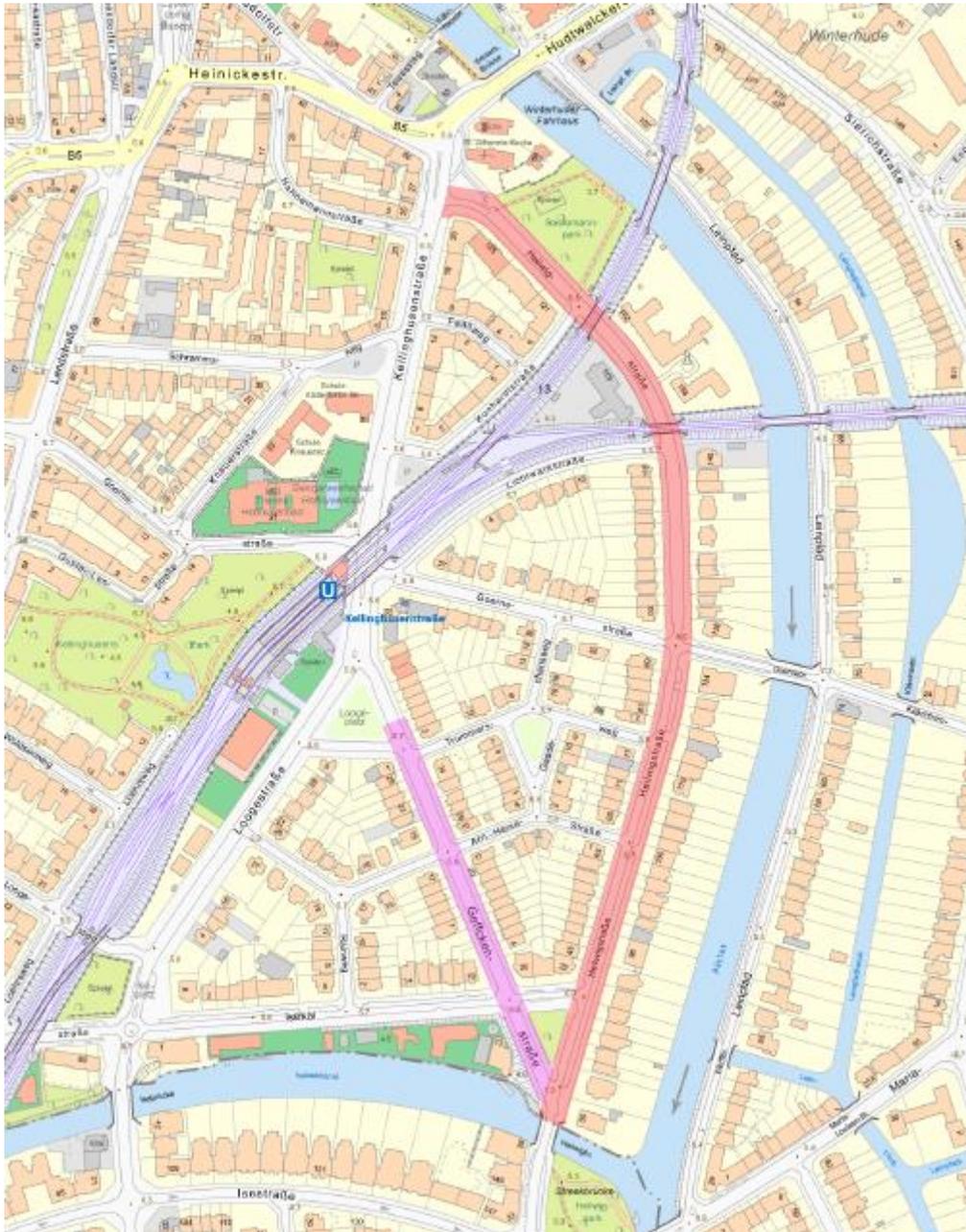
Machbarkeitsstudie zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Heilwigstraße und Geffckenstraße



Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung.....	2
2. Grundlagen einer Tempo-30-Zone	3
3. Beschreibung des Bestandes	3
4. Örtliche Besonderheiten	4
4.1. Feuerwehrbelange	4
4.2. Angrenzende Tempo-30-Zonen/ -Strecken.....	5
4.3. Knotenpunkt Heilwigstraße/ Geffckenstraße	6
4.4. Knotenpunkt Heilwigstraße/ Goernestraße.....	6
5. Beschreibung der untersuchten Varianten im Streckenabschnitt	6
5.1. Einrichtung der Tempo-30-Zone allein durch das Aufstellen von Verkehrszeichen und Entfernung der Markierungen.....	6
5.2. Markierungen für die Verziehung der Fahrbahnränder zur Verschmälerung der Fahrbahn.....	7
5.3. Mittelinseln/ Querungshilfen	7
5.4. Vorgezogene Seitenränder im Bereich der Knotenpunkte	7
5.5. Vollausbau des gesamten Straßenquerschnittes	8
6. Beschreibung der untersuchten Varianten Knotenpunkt Heilwigstraße/ Goernestraße	8
7. Beschreibung der untersuchten Varianten Knotenpunkt Heilwigstraße/ Geffckenstraße.....	8
7.1. Kleiner Kreisverkehr	8
7.2. Mini-Kreisverkehr	8
7.3. T-Kreuzung – senkrechter Anschluss Geffckenstraße.....	9
7.4. T-Kreuzung – senkrechter Anschluss Geffckenstraße.....	9
8. Beschreibung der Vorzugsvariante.....	9
8.1. Ausführung der Seitenränder:.....	9
8.2. Feuerwehr:	10
8.3. Entwässerung:	10
8.4. Kosten:.....	10
8.5. Knotenpunkt Heilwigstraße/ Goernestraße.....	11
8.6. Knotenpunkt Heilwigstraße/ Geffckenstraße	11
9. Parkplatzbilanz	11
10. Fazit	11
11. Nächste Schritte	11

1. Aufgabenstellung



Auszug aus dem FHH-Atlas, Stand 15.03.2023 (Rot = Heilwigstraße, Magenta= Geffckenstraße)

Das Kellinghusen-Quartier im Stadtteil Eppendorf im Bezirk Hamburg-Nord wird von der Alster, dem Isebekkanal, dem gemeinsamen Bahndamm der U-Bahn-Linien U1 und U3, der Kellinghusenstraße sowie der Hudtwalckerstraße umgrenzt. In diesem relativ kleinen Gebiet befinden sich 3 Vorfahrtsstraßen: Loogestraße, Geffckenstraße und Heilwigstraße. Die Straßenraumgestaltung der drei Straßen entsprechen den Standards einer früher angestrebten „autogerechten Stadt“ und damit nicht den Prinzipien der heutigen Zeit.

Heute wünschen die Anwohner*innen als auch der Fuß- und Durchgangsverkehr die Einrichtung einer Tempo-30-Zone. Diverse Anfragen wurden an das Bezirksamt Hamburg-Nord und die Politik gestellt. Es sind diverse Beschwerden über den Verkehrslärm, der fehlenden Sicherheit, den hohen gefährlichen Geschwindigkeiten und der fehlenden Querungsmöglichkeiten eingereicht worden.

Zudem befindet sich in der Heilwigstraße zwischen dem Knotenpunkt Goernestraße/ Heilwigstraße und dem Anschluss an die Kellinghusenstraße eine Einrichtung mit Wohnungen für ältere Menschen. Diese Bewohner*innen sind besonders zu berücksichtigen und zu schützen.

Das Bezirksamt Hamburg-Nord befürwortet eine Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Heilwigstraße und Geffckenstraße.

Aufgrund der vorhanden sehr breiten Straßenquerschnitte und der weitestgehend sehr gradlinigen Straßenführungen wurde bei Vorabstimmungen mit dem zuständigen Polizeikommissariats festgestellt, dass eine reine Verkehrszeichenlösung nicht zielführend ist. Es ist davon auszugehen, dass eine Herabsetzung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ohne ergänzende bauliche Maßnahmen von den Verkehrsteilnehmenden nicht eingehalten wird.

Aus den aufgeführten Gründen hat das Bezirksamt Hamburg-Nord eine Machbarkeitsstudie zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Heilwigstraße und Geffckenstraße durchgeführt.

2. Grundlagen einer Tempo-30-Zone

Gemäß § 45 Absatz c der Straßenverkehrsordnung werden Tempo-30-Zonen „insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf“ angeordnet. Die Tempo-30-Zonen dürfen sich nicht auf Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sowie auf Vorfahrtstraßen mit dem Verkehrszeichen 306 befinden.

Die Tempo-30-Zone „darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen“. „An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten.“

Tempo-30-Zonen sind durch die Verkehrszeichen 274.1 „Beginn einer Tempo-30-Zone“ oder 274.2 „Ende einer Tempo-30-Zone“ gekennzeichnet.

Der Radverkehr wird in der Regel auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt.

Die ReStra (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen) gibt vor, dass ungesicherte Querungen in Tempo 30-Zonen mit vorgezogenen Seitenräumen zu kombinieren sind, um die Benutzbarkeit und die Sichtbeziehungen zwischen dem KFZ-Verkehr und dem Fußverkehr zu gewährleisten und zu optimieren.

3. Beschreibung des Bestandes

Sowohl die Heilwigstraße als auch die Geffckenstraße weisen jeweils einen großzügigen Straßenquerschnitt von insgesamt ca. 20,0 - 23,0 m auf. Die Straßen sind zum großen Teil durch villenartige Wohngebäude, die sich auf den angrenzenden Privatgrundstücken befinden, geprägt. In den Nebenflächen stehen beidseitig Straßenbäume am Fahrbahnrand, die den Straßen einen alleinartigen Charakter geben.

Die mit Asphalt befestigte Fahrbahn mit zwei Richtungsfahrstreifen weist Breiten von 9,50 – 11,0 m auf. Trotz der Reduzierung durch parkende Fahrzeuge an beiden Fahrbahnrändern beträgt die für den Straßenverkehr nutzbare Restfahrbahn ca. 6,00 bis 6,50 m.

In beiden betrachteten Straßen ist ein hoher Parkdruck festzustellen. In der Geffckenstraße parken die Fahrzeuge beidseitig am Fahrbahnrand in Längsaufstellung, in der Heilwigstraße in Längs-, Senkrecht-

und Schrägaufstellung. In Teilbereichen ist das Senkrechtparken zwischen den vorhandenen Straßenbäumen durch Markierung am Fahrbahnrand gekennzeichnet.

In den Nebenflächen befinden sich ca. 1,50 – 1,75 m breite Gehwege, die mit Platten aus Beton und teilweise mit Betonpflastersteinen befestigt sind. Angrenzend an die Gehwege befinden sich nicht benutzungspflichtige Radwege auf der gesamten östlichen Straßenseite der Heilwigstraße und auf der westlichen Straßenseite der Heilwigstraße zwischen der Lichtwarkstraße und Kellinghusenstraße. Die Radwege weisen eine Breite von ca. 1,0 m auf und sind mit Asphalt und Betonpflastersteinen befestigt. Die Breiten für den Fuß- und Radverkehr sind zu gering und entsprechen demnach nicht den aktuellen Richtlinien und Regelwerken.

Augenscheinlich weist die Fahrbahn keine Rissbildungen oder Aufplatzungen auf. Sie ist lediglich durch einige Wiederherstellungen von Leitungsarbeiten gekennzeichnet.

Die Führungen der Straße sind sehr gradlinig. Dadurch sind weite Sichtverhältnisse gegeben, welches zum zu schnellen Fahren in den betrachteten Straßen führt.

Im gesamten untersuchten Gebiet befinden sich keine barrierefreien Leitelemente. Die Querungen sind nicht nach dem heutigen Standard mit Tastkanten für sehingeschränkte Menschen ausgebildet. Teilweise ist an den Knotenpunkten nicht direkt ersichtlich, an welcher Stelle der Fußverkehr die Straßen queren kann.

4. Örtliche Besonderheiten

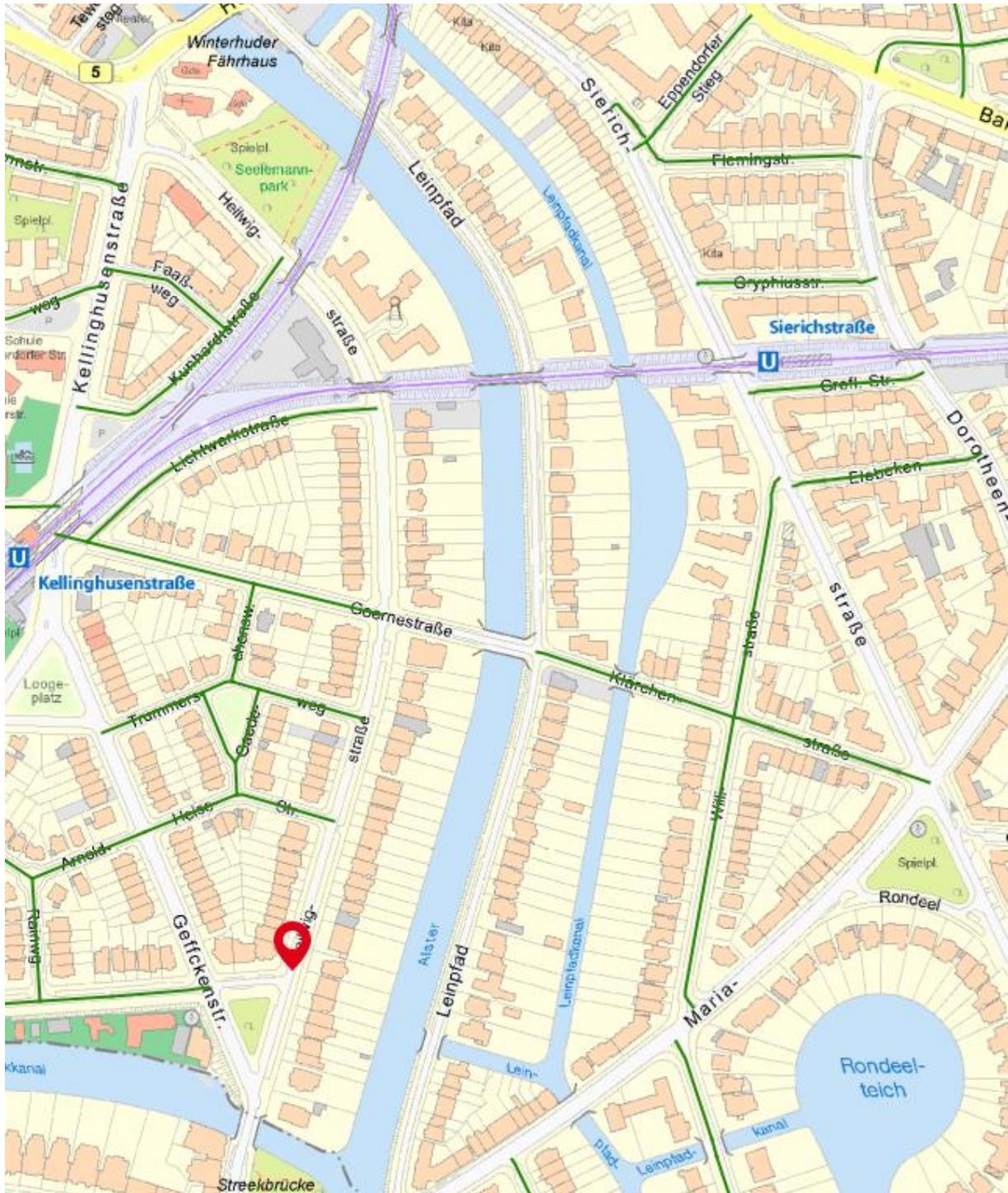
4.1. Feuerwehrbelange

Die angrenzenden Privatgrundstücke weisen überwiegend sehr alte Wohngebäude mit 3-4 Geschossen auf. Durch das Alter der vorhandenen Gebäude kann davon ausgegangen werden, dass die nachträglich ausgebauten Bebauungen keinen zweiten baulich hergestellten Rettungsweg (z.B. 2. Fluchttreppe) aufweisen. Der 2. Rettungsweg wird somit über das Anleitern der Feuerwehrfahrzeuge, die auf der Fahrbahn halten, sichergestellt.

Die Abstände der Fassaden der Wohngebäude zu den Fahrbahnrändern beträgt im Bestand bereits mehr als 12 m, die die Feuerwehr als Maximalmaß zur Gewährleistung des Anleiterns durch die Rettungsfahrzeuge fordert.

Nach Vorabstimmungen mit der Feuerwehr dürfen die Abstände der Häuserkanten zu den Fahrbahnrändern unter keinen Umständen weiter vergrößert werden. Dadurch lassen sich Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten, wie Verziehungen der Fahrbahnränder nur in den Knotenpunkt- bzw. Einmündungsbereichen realisieren, da hier die Wohnhäuser auch von Nebenstraßen aus angeleitet werden können.

4.2. Angrenzende Tempo-30-Zonen/ -Strecken



Auszug aus dem FHH-Atlas, Stand 22.03.2023 (Grün = ausgewiesene Tempo-30-Zone)

Im betrachteten Planungsabschnitt befinden sich zwei Tempo-30-Zonen. Westlich der Heilwigstraße die Tempo-30-Zone mit den folgenden Straßen: Lichtwerkstraße, Goernestraße, Trummersweg, Gaedchensweg, Arnold-Heise-Straße, Rainweg und Isekai. Östlich der Heilwigstraße beginnt hinter dem Leinpfad die Tempo-30-Zone mit den Klärchenstraße und Willistraße.

Die Goernestraße verbindet die o.g. Tempo-30-Zonen.

Zwischen der Heilwigstraße und dem Leinpfad ist eine Tempo-30-Strecke angeordnet. Bei der Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Heilwigstraße, müssten die aufgeführten Tempo-30-Zonen zusammengefasst und die Goernestraße vollständig mit in die Tempo-30-Zone mit aufgenommen werden.

Erste Einschätzungen ergaben, dass durch den vorhandenen Straßenquerschnitt, die fehlenden Markierungen und dass der Verkehr beim Leinpfad durch eine Aufpflasterung ausgebremst wird, keine Einwände dagegen bestehen.

4.3. Knotenpunkt Heilwigstraße/ Geffckenstraße

Die Geffckenstraße trifft auf die Heilwigstraße in einem spitzen Winkel und geht im weiteren Verlauf mit einer Kurve in den südlichen Knotenpunktarm der Heilwigstraße als abgenickende Vorfahrt über. Der nördliche Knotenpunktarm Heilwigstraße ist somit der Geffckenstraße und dem südlichen Knotenpunktarm Heilwigstraße untergeordnet und ist mit einer Haltlinie und den Verkehrszeichen VZ 206 „Halt, Vorfahrt gewähren.“ ausgestattet. Auf der östlichen Straßenseite sind die Nebenflächen leicht herausgezogen, sodass der aus dem Süden kommende Geradeausverkehr nicht direkt in die Heilwigstraße fahren kann. Jedoch ist zu beobachten, dass die Ablenkung nicht ausreichend genug ausgebildet ist, sodass der Geradeausverkehr nicht deutlich wahrnehmend abgebremst wird.

Der aus dem Norden kommende Verkehr der Heilwigstraße hat durch die Schiefwinkligkeit des Knotenpunktes schlechte Sichtbeziehungen zu dem bevorrechtigten Verkehr der anderen Knotenpunktarme. Dies führt teilweise zu riskanten Einbiegevorgängen. Die Sichtverhältnisse werden durch den ruhenden Verkehr am Fahrbahnrand weiter verschlechtert.

4.4. Knotenpunkt Heilwigstraße/ Goernestraße

Im Bestand ist die Goernestraße der Heilwigstraße untergeordnet. Die Knotenpunktarme der Goernestraße sind mit Haltlinien und dem Verkehrszeichen 206 „Halt, Vorfahrt Gewähren.“ ausgestattet. Entlang der Goernestraße verläuft die Veloroute 13. Demnach ist ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen auf der Goernestraße vorhanden. Durch die Bevorrechtigung des Verkehrs der Heilwigstraße kommt es zu Konfliktsituationen mit dem Radverkehr der Goernestraße. Die Geschwindigkeiten des KFZ-Verkehrs der Heilwigstraße, welcher häufig die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 50 km/h überschreitet, werden durch den Radverkehr falsch eingeschätzt. Dadurch passiert der Radverkehr zu früh den Knotenpunkt. Zusätzlich ist der Knotenpunkt überdimensioniert (sehr aufgeweitete Knotenpunktarme) ausgebildet und entspricht daher nicht einer fachgerechten Gestaltung zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone.

5. Beschreibung der untersuchten Varianten im Streckenabschnitt

Zur Herstellung einer Tempo-30-Zone in der Heilwigstraße und der Geffckenstraße wurden verschiedene Varianten entwickelt, untersucht und bewertet.

5.1. Einrichtung der Tempo-30-Zone allein durch das Aufstellen von Verkehrszeichen und Entfernung der Markierungen

Als erste Variante wurde eine reine Verkehrszeichenlösung zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone untersucht. Alle bestehenden vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen, Leitmarkierungen und Markierungen zur Fahrbahnbegrenzung müssen entfernt werden.

Der Anfang bzw. das neue Ende der geplanten Erweiterung der Tempo-30-Zone im Quartier müssen durch die Verkehrszeichen 274.1 bzw. 274.2 gekennzeichnet werden.

Nach Abstimmungsprozessen mit dem zuständigen Polizeikommissariat 23 konnte festgestellt werden, dass eine alleinige Verkehrszeichenlösung nicht zielführend zu bewerten ist. Es bestehen Bedenken, dass trotz der geänderten Verkehrszeichen, die Geschwindigkeit von 30 km/h nicht eingehalten wird. Die Straßen erhalten weiterhin nicht den Grundcharakter zur direkten Erkennbarkeit, dass diese als Tempo-30-Zone ausgewiesen sind.

Alle weiteren untersuchten Varianten enthalten die beschriebene Verkehrszeichenlösung mit dem Entfernen der Markierungen. Jedoch ist diese alleine nicht ausreichend.

5.2. Markierungen für die Verziehung der Fahrbahnränder zur Verschmälerung der Fahrbahn

Als zweite Variante wurde geprüft, ob die gewünschte Geschwindigkeitsreduzierung durch markierte Fahrstreifenverziehungen erreicht werden kann. Der gradlinige Verlauf der Fahrbahn kann durch Verschwenkungen geändert werden oder der dem KFZ-Verkehr zu Verfügung stehende Fahrbahnbereich kann durch Verschmälerung erreicht werden.

Jedoch sind gemäß der Straßenverkehrsordnung § 45 Absatz c keine Markierungen als Leitlinien oder als Begrenzungstreifen zulässig. Eine reine Veränderung der Gradlinigkeit durch Markierungen ist demnach nicht möglich.

Zusätzlich kann davon ausgegangen werden, dass aufgrund des herrschenden Parkdruckes im betrachteten Gebiet markierte Fahrbahnverziehungen das ungeordnete Parken weiter fördert. Reine Markierungen werden oft durch den ruhenden Verkehr missachtet und zugestellt. Das hätte eine Verschlechterung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden zur Folge, welches eine erhöhte Konfliktpotential zwischen dem Kfz-Verkehr und dem querenden Fußverkehr zu Folge hätte. Es bestehen keine Kapazitäten das Parken zu kontrollieren und abzumahnern.

Das Aufstellen von Absperrelementen wie zum Beispiel Sperrpfosten in den markierten Flächen zur Verhinderung des Abstellens von Fahrzeugen auf Fahrbahnniveau ist nicht verkehrssicher.

Aus den genannten Gründen ist eine Verziehung der Fahrbahn allein durch Markierungen nicht möglich. Eine Verziehung der Fahrbahn muss baulich hergestellt werden.

5.3. Mittelinseln/ Querungshilfen

Mittelinseln bzw. Querungshilfen finden in Tempo-30-Zonen in der Regel keine Anwendung. Grundsätzlich ist dem Fußverkehr auf Grund der reduzierten gefahrenen Geschwindigkeiten des KFZ-Verkehrs das Queren der Fahrbahn direkt möglich.

Die Feuerwehr benötigt als Aufstellfläche für die Rettungsfahrzeuge insgesamt eine Breite von 5,50 m - 3,50 m für das Fahrzeug der Feuerwehr und angrenzend jeweils 1 m als hindernisfreien Streifen neben der Fahrzeuge. Für ein sicheres Aufstellen des Fußverkehrs auf der Querungshilfe und aus Gründen der Barrierefreiheit ist diese mindestens 2,55 m breit auszubilden.

Beim Vorsehen einer Querungshilfe betragen die restlichen Fahrstreifenbreiten weniger als 5,50 m. Aus dem Grund ist der Einsatz von Querungshilfen ebenfalls nur im Bereich der Knotenpunkte bzw. Einmündungen vorzusehen. Da die Mittelinseln in Tempo-30-Zonen regelhaft keine Anwendung finden und die ReStra vorgezogene Seitenränder fordert, wird diese Variante nicht weiterverfolgt.

5.4. Vorgezogene Seitenränder im Bereich der Knotenpunkte

Nach dem Abwägen der vorher beschriebenen betrachteten Varianten wird deutlich, dass die Reduzierung der Geschwindigkeiten mit Hilfe von baulich hergestellten vorgezogenen Seitenrändern erreicht werden muss.

Die besondere Herausforderung im betrachteten Gebiet ist die Wahl der Tiefe der vorgezogenen Seitenränder. Zu weit vorgezogene Seitenränder führen zu Schrägparken, nicht ausreichend genug vorgezogene Seitenränder führen dazu, dass der Verkehr nicht ausreichend abgebremst wird.

Problematisch ist die Entwässerung bei den vorgezogenen Seitenrändern. Das anfallende Niederschlagswasser wird im Bestand über das Längsgefälle der Fahrbahn in die vorhandenen Straßenabläufe geführt. Durch das Vorziehen der Bordlinie wird eine Barriere hergestellt, an der sich das Wasser sammeln wird. In den Bereichen sind zusätzliche Straßenabläufe vorzusehen. Die Mehrkosten sind zu berücksichtigen.

Trotz der Entwässerungsthematik und den dadurch anfallenden Kosten ist aus Sicht des Bezirksamtes-Nords diese aufgeführte Variante die einzige zielführende Lösung zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Heilwigstraße und Geffckenstraße. Diese Variante wird im Abschnitt 8 näher beschrieben.

5.5. Vollausbau des gesamten Straßenquerschnittes

Eine vollständige Änderung des gesamten Straßenquerschnittes ist aus finanziellen Gesichtspunkten nicht zeitnah realisierbar und wird aus dem Grund nicht weiterverfolgt.

6. Beschreibung der untersuchten Varianten Knotenpunkt Heilwigstraße/ Goernestraße

Aufgrund der hohen Nutzung der Goernestraße durch den Radverkehr (Veloroute 13) und der daraus resultierenden Konfliktpotenziale mit dem KFZ-Verkehr der Heilwigstraße, hat sich herauskristalliert, dass die Bevorrechtigung der Heilwigstraße und die Geschwindigkeit des Verkehrs reduziert werden muss. Vor allem mit Hinblick der in Hamburg eingeführten Radverkehrsstrategie, den Radverkehr zu fördern.

Es wurde die Ausbildung eines Kleinen Kreisverkehrs und eines Mini-Kreisverkehrs untersucht. Das Vorsehen eines kleinen Kreisverkehrs mit einem Mindestdurchmesser von 26 m greift in die angrenzenden Privatgrundstücke und den Baumbestand ein. Es müsste Grunderwerb getätigt werden und mindestens 2 Bäume gefällt werden. Ein Mini-Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von 16 m wäre möglich. Im Gegensatz zum kleinen Kreisverkehr dürfen bei Minikreisverkehren die Mittelinseln überfahren werden. Das Überfahren der Mittelinseln wird kritisch beurteilt. Es wurden im Bezirk bereits Erfahrungen getätigt, dass dadurch keine Geschwindigkeitsreduzierung erzielt werden konnte.

Aufgrund der fehlenden Platzverhältnisse und der fehlenden gewünschten Geschwindigkeitsreduzierungen bei Minikreisverkehren wird die Umplanung zu einem Kreisverkehr nicht weiterverfolgt.

7. Beschreibung der untersuchten Varianten Knotenpunkt Heilwigstraße/ Geffckenstraße

Zur Erhöhung der Sichtverhältnisse und zur besseren Erkennbarkeit der Vorfahrtsregeln an dem Knotenpunkt Heilwigstraße/ Geffckenstraße wurden drei Knotenpunktvarianten entwickelt:

7.1. Kleiner Kreisverkehr

Zur Realisierung eines kleinen Kreisverkehrs mit einem Mindestdurchmesser von 26 m müssten mindestens 3 Straßenbäume gefällt werden. Aus dem Grund wird die Ausbildung eines kleinen Kreisverkehrs nicht weiterverfolgt.

7.2. Mini-Kreisverkehr

Eine Ausbildung eines Minikreisverkehrs mit einem Mindestdurchmesser von 16 m wäre aus Platzgründen möglich. Jedoch müssten die Zufahrten der Hausnummern 50 und 52 der Heilwigstraße

aufgrund ihrer Lage direkt im Kreisverkehr oder im Bereich der Querung des südlichen Knotenpunktarms der Heilwigstraße anschließen. Einen Anschluss im Kreisverkehr ist nicht zulässig, da alle Anschlüsse des Kreisverkehrs ein annähernd gleichmäßiges KFZ-Aufkommen nachweisen müssen. Das ist in den Grundstückszufahrten nicht gegeben. Einen Anschluss im Querungsbereich führt zu Konflikten mit dem querenden Fußverkehr und die Sichtverhältnisse des ausfahrenden Verkehrs sind zudem nicht ausreichend gegeben.

Im Gegensatz zum kleinen Kreisverkehr dürfen bei Minikreisverkehren die Mittelinseln überfahren werden. Das Überfahren der Mittelinseln wird kritisch beurteilt. Es wurden im Bezirk bereits Erfahrungen getätigt, dass dadurch keine Geschwindigkeitsreduzierung erzielt werden konnte.

Aus den genannten Gründen wird die Ausbildung eines Minikreisverkehrs nicht weiterverfolgt.

7.3. T-Kreuzung – senkrechter Anschluss Geffckenstraße

Damit die Geffckenstraße senkrecht auf die Heilwigstraße treffen kann, muss diese nach dem Knotenpunkt Geffckenstraße/ Isekai in Richtung Osten verschwenken. Durch den schiefen Winkel der Geffckenstraße zur Heilwigstraße ergibt sich ein senkrechter Anschluss in der nördlichen angrenzenden Grünfläche. Das hätte die Fällung von mindestens zwei Straßenbäumen zur Folge. Nachteilig ist zusätzlich das der Geradeausverkehr der Heilwigstraße durch diese Knotenpunktvariante weiterhin nicht abgelenkt wird. Eine Reduzierung der Geschwindigkeiten wird somit nicht erreicht. Aus den genannten Gründen wird diese Variante nicht weiterverfolgt.

7.4. T-Kreuzung – senkrechter Anschluss Geffckenstraße

Damit die Heilwigstraße senkrecht auf die Geffckenstraße treffen kann, muss der nördliche Knotenpunktarm nach dem Knotenpunkt Heilwigstraße/ Isekai in Richtung Westen verschwenken. Der Vorteil dieser Variante ist, dass alle Verkehrsteilnehmer*innen im Bereich des Knotenpunktes gleichmäßig ausgebremst werden. Zusätzlich hat diese Variante keine Baumfällungen zur Folge.

Diese Vorzugsvariante wird im Abschnitt Nr. 8.6. näher erläutert.

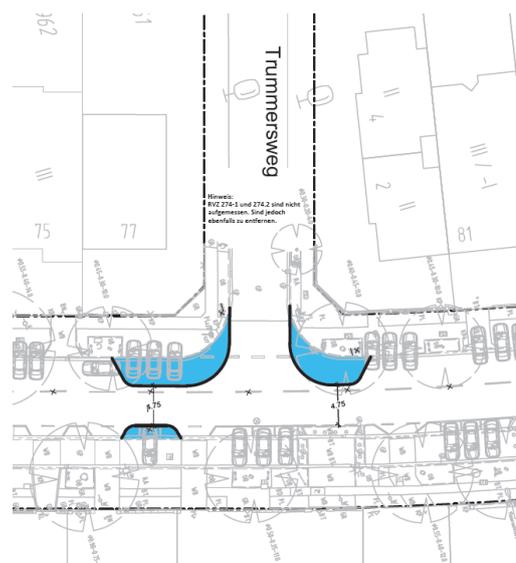
8. Beschreibung der Vorzugsvariante

Als Vorzugsvariante hat sich das Vorziehen der Seitenränder im Bereich der Knotenpunkte und der Einmündungen herauskristallisiert.

Durch das Vorziehen der Seitenränder wird die Breite der Fahrbahn in Teilbereichen verkleinert, welches zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit führen wird. Zusätzlich werden die Straßen dadurch optisch an eine Wohnstraße angepasst, sodass dem KFZ-Verkehr eine leichtere Erkennbarkeit einer Tempo-30-Zone ermöglicht wird.

8.1. Ausführung der Seitenränder:

An den Knotenpunkten sollen mindestens an einem Knotenpunktarm der Heilwigstraße bzw. der Geffckenstraße die gegenüberliegenden Seitenränder vorgezogen werden. Die zu querende Fahrbahnbreite wird dadurch reduziert.



Der gradlinige Bordverlauf wird unterbrochen und jeweils in Fahrbahnmitte mit einem Winkel von 60° verschwenkt. Die Breite der Querungen erhält i. d. R. eine Breite von 4 m. Die vorgezogenen Seitenränder werden mit Betonpflastersteinen (25x25x8cm) befestigt.

Für Querungen werden barrierefrei mit taktilen Leitelementen ausgestattet und werden als getrennte Querung ausgebildet (0 cm und 6 cm Bord-Ansicht).

Im anschließenden Planungsprozess wird weiter definiert, wie groß der Umbau der Knotenpunkte im betrachteten Gebiet ausfällt. Pro Knotenpunkt muss mindestens ein Knotenpunktarm vorgezogene Seitenränder erhalten, damit eine gleichmäßige Geschwindigkeitsreduzierung für die gesamten Straßenabschnitte erzielt werden kann.

8.2. Feuerwehr:

Die Belange der Feuerwehr können mit der Vorzugsvariante berücksichtigt werden. Die Seitenräume werden in den Bereichen vorgezogen, bei denen die Privatgrundstücke von einer angrenzenden Nebenfahrbahn aus angeleitet werden können.

Die Vorzugsvariante wurde für erste Abstimmungen an die Feuerwehr Hamburg versendet.

Aus Sicht der Feuerwehr muss jede Nutzungseinheit über eine anleitbare Stelle verfügen, wenn der 2. Rettungsweg nicht baulich sichergestellt bzw. ein Sicherheitstreppenraum vorhanden ist. Die Prüfung in Abstimmung mit der Bauprüfungsabteilung und weiterhin mit der Feuerwehr Hamburg erfolgt im weiteren Planungsprozess.

Nutzungseinheiten wie Wohnungen oder kleinere Gewerbeeinheiten (Büros), deren Brüstungshöhe vom Gelände gemessen nicht mehr als 8 m beträgt und die fußläufig von der öffentlichen befahrbaren Straße aus in max. 50 m erreichbar sind, können den zweiten Rettungsweg in der Regel über eine anleiterbare Stelle für tragbare Leitern nachweisen. Hier wäre kein Nachweis über Feuerwehraufstellflächen notwendig.

Hinsichtlich der Verkehrsberuhigung müsste auch ein verlangsamt Anrücken und Durchfahren der Einsatzfahrzeuge berücksichtigt werden. Hierdurch würden sich eventuell Hilfsfristen der Feuerwehr (Fahrtzeit zum Einsatzort) gem. AGBF Schutzziel verändern. Diese Prüfung wäre mit der Einsatzabteilung der Feuerwehr Hamburg abzustimmen, da sich im Extremfall eine Verschiebung von Reviergrenzen der Feuer- und Rettungswachen ergeben könnte.

8.3. Entwässerung:

Das anfallende Niederschlagswasser wird über die Querneigungen der Fahrbahn zu den Seitenrändern geführt. Dort wird es über die Längsneigung in die vorhandenen Straßenabläufe geführt.

Durch das Vorziehen der Seitenränder wird die Führung über die Fahrbahn­ränder (Längsgefälle) unterbrochen. Das führt zu Wasseransammlungen auf einer Seite der vorgezogenen Querungen. In den Bereichen ist das Vorsehen eines Straßenablaufs erforderlich. Bei einer ersten Prüfung konnte festgestellt werden, dass teilweise bestehende Straßenabläufe versetzt werden können, jedoch auch teilweise neue zusätzliche Straßenabläufe vorgesehen werden müssen. Bei der weiteren Planung ist die Höhenabwicklung besonders zu beachten.

8.4. Kosten:

Nach einer ersten Kostenschätzung belaufen sich die Baukosten für die vorgezogenen Seitenränder auf ca. 900.000 €. Es wurden die Ausbildung einer Querung (Beidseitiges Vorziehen) und gegenüberliegend das Vorziehen einer Fahrbahnseite berücksichtigt.

8.5. Knotenpunkt Heilwigstraße/ Goernestraße

Zur Erhöhung der Sicherheit des hohen Radverkehrsaufkommens in der Goernestraße und unter Berücksichtigung der Veloroute 13 ist es erforderlich den Knotenpunkt kompakter zu gestalten und die Bevorrechtigung der Heilwigstraße aufzuheben. Analog zu den anderen Querschnittsreduzierungen im betrachteten Bereich sollen die Fahrbahnquerschnitte der Knotenpunktarme der Heilwigstraße ebenfalls reduziert werden. Dadurch wird der Fahrzeugverkehr der Heilwigstraße ausgebremst. Die Sicherheit des Radverkehrs im Knotenbereich wird erhöht.

Haltlinien und Verkehrszeichen 206 (Halt, Vorfahrt gewähren) sind in Tempo-30-Zonen nicht zulässig. Diese müssen im Zuge der Umgestaltung des Knotenpunktes zurückgebaut werden.

8.6. Knotenpunkt Heilwigstraße/ Geffckenstraße

Für die Ausbildung des Knotenpunktes Heilwigstraße/ Geffckenstraße als T-Kreuzung muss die Heilwigstraße vor dem Knotenpunkt nach Westen verschwenken, sodass diese senkrecht auf die Geffckenstraße trifft. Durch den Umbau des Knotenpunktes können alle Knotenpunktarme durch den Verkehr gleichwertig wahrgenommen werden. Die Vorfahrtsregelung (rechts-vor-links) ist direkt erkennbar.

Der Knotenpunkt ist mit Hilfe von ReStra-gerechten Schleppkurven für ein 3-achsiges Müllfahrzeug ohne Nachlaufachse geprüft worden. Diese Schleppkurven stellen zusätzlich das Befahren durch Feuerwehreinsatzfahrzeuge sicher.

9. Parkplatzbilanz

Durch das Vorziehen der Seitenränder jeweils an einem Knotenpunktarm entfallen Längsparkstände am Fahrbahnrand. Es entfallen insgesamt 32 von insgesamt ca. 370 Parkständen. Trotz des herrschenden Parkdrucks ist der Entfall der Parkstände vertretbar, da mit der Maßnahme insgesamt die Sicherheit der betrachteten Straßen für alle Verkehrsteilnehmer erhöht wird.

10. Fazit

Ergebnis der Machbarkeitsstudie ist, dass bauliche Veränderungen in den betrachteten Straßen Heilwigstraße und Geffckenstraße zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone erforderlich sind. Die Umplanung des gesamten Straßenquerschnittes und die daraus resultierende Neusortierung der Verkehrsräume aller Verkehrsteilnehmenden wäre aus planerischer Sicht die wünschenswerteste Lösung. Jedoch fehlen für eine Baumaßnahme dieser Größenordnung die finanziellen Mittel. Daher ist die reduzierte bauliche Lösung (Vorziehen der Seitenränder) die wirtschaftlichste und die zeitnah durchführbarste Variante. Aus sich des Bezirksamtes Hamburg-Nord sollte diese Lösung weiterverfolgt werden.

11. Nächste Schritte

Nach Zustimmung der Politik zu der aufgeführten finalen Lösung kann die Planung mit in das Programm des Bezirksamtes Hamburg-Nord genommen werden. Als ersten Schritt müssen die finanziellen Mittel gesichert werden, damit eine Planung der Baumaßnahme erfolgen kann. Nach Sicherstellung der finanziellen Mittel kann mit der Planung und den notwendigen Untersuchungen (z.B. Baugrund- und Trummenuntersuchung) begonnen werden. Im Planungsprozess wird die Maßnahme mit der üblichen Beteiligung im Verschickungsprozess mit den zuständigen Fachbehörden, der Straßenverkehrsbehörde, der Feuerwehr und der Politik weiter abgestimmt.

Funktion	Leitzeichen	Zeichnungsvermerk	Datum	Unterschrift
Projektleitung/ Sachbearbeitung	N/MR 2216	Bearbeitet	10.05.2023	
Abschnittsleitung	N/MR 220	Fachtechnisch geprüft	10.05.2023	
Abteilungsleitung	N/MR 20	Aufgestellt	10.05.2023	