

VORZUGSVARIANTE

VERKEHRSBERUHGIGTER
GESCHÄFTSBEREICH

OSTERSTRAÙE



Quelle: SBI

INHALT

- Anlass der Planung (Ergebnis aus Evaluation und Expertengespräch)
- Bestandssituation
- Variantenprüfung und Vorzugsvariante
- Zwischenstand der Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden und anderer Träger öffentlicher Belange (TÖB)

ANLASS DER PLANUNG

Ergebnisse aus der Evaluation zur Stadterneuerung Osterstraße

(Vorstellung im AM am 4.12.2019):

- weniger Kfz-Verkehr – mehr Fuß- und Radverkehr (relativ und absolut)
- mehr Radverkehr, weniger Unfälle
- mehr Fußverkehr, weniger Unfälle
- hohe Aufenthaltsqualität und deutlich verbesserte Querungsmöglichkeiten
- reduzierte, angepasste Kfz-Geschwindigkeiten
- erfolgreiche Parkraumbewirtschaftung (Kurzzeitparken),
- aber Problem "Parken/Halten in zweiter Reihe"
- relativ wenige Konfliktsituationen

ANLASS DER PLANUNG

Ergebnisse aus Expertengespräch am 1.11.2022

➤ Themenfeld Laden und Liefern:

- Ausweiten der zeitlich beschränkten Ladezonen zu Lasten des Parkraums für den allgemeinen Verkehr in Abstimmung mit der IG Osterstraße (nach Ausbau Fernwärme)
- Einrichten von drei Pilot-Standorten für Smarte Ladezonen (SmaLa) durch BWI im Bereich Osterstraße 70, 81 und Heußweg 33-35 (Laufzeit 1 Jahr)

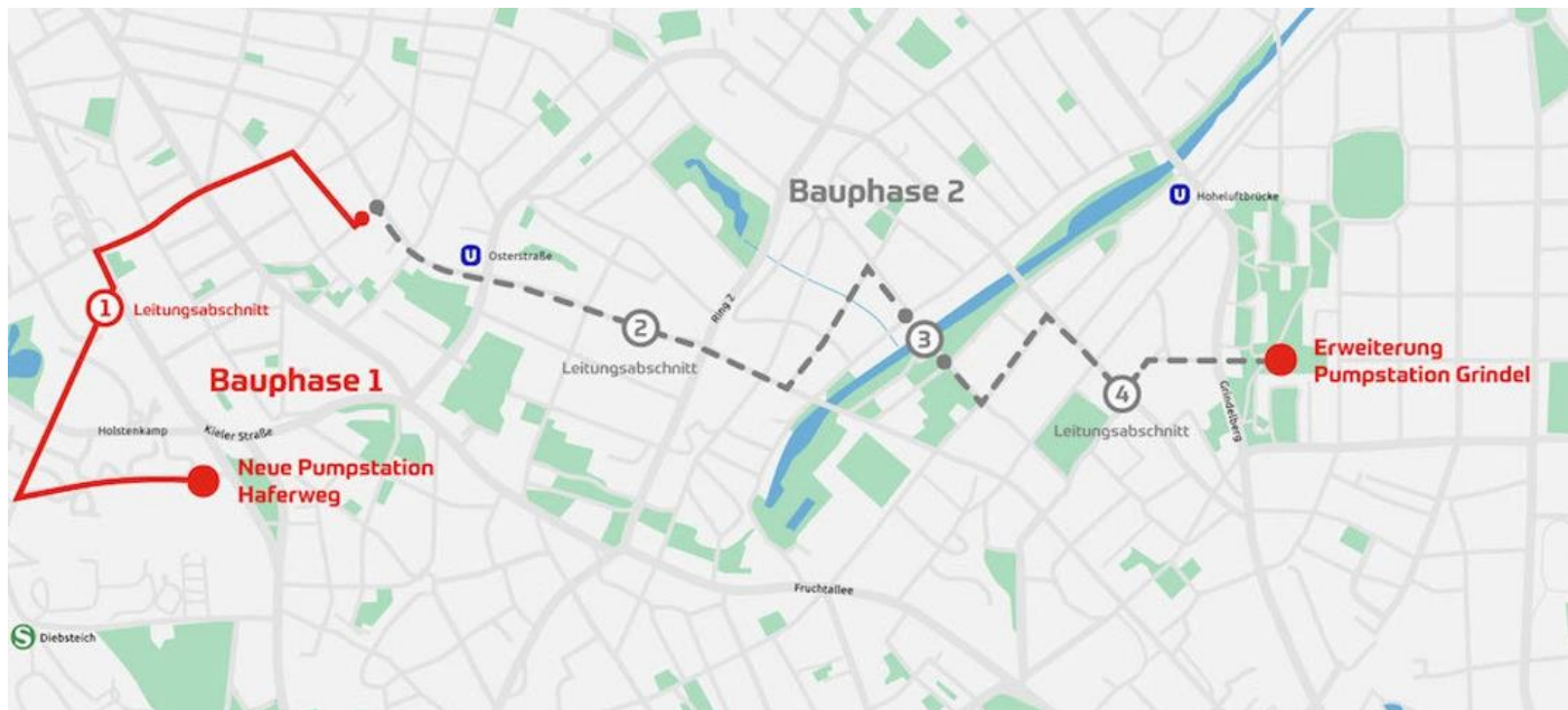
➤ Themenfeld Radverkehr:

- Fehlen von punktuell ausreichende Fahrradabstellmöglichkeiten (MR hat bereits Fahrradbügel vor Nr. 29 und 33 in 7/2023 umgesetzt, bei Bedarf weitere ergänzen)
- **Kritisch wird insbesondere der Bereich der Mittelinseln gesehen, da Radfahrende häufig durch Kfz bedrängt bzw. der erforderliche Schutzabstand von 1,50m nicht eingehalten wird!**

ANLASS DER PLANUNG

Fernwärmelegung der Hamburger Energiewerke Projekt Spange Haferweg – Grindel:

- Im Abschnitt Osterstraße (von Rombergstraße/ Hellkamp bis Tresckowstraße) soll voraussichtlich ab Herbst 2024 eine Leitungsverlegung erfolgen

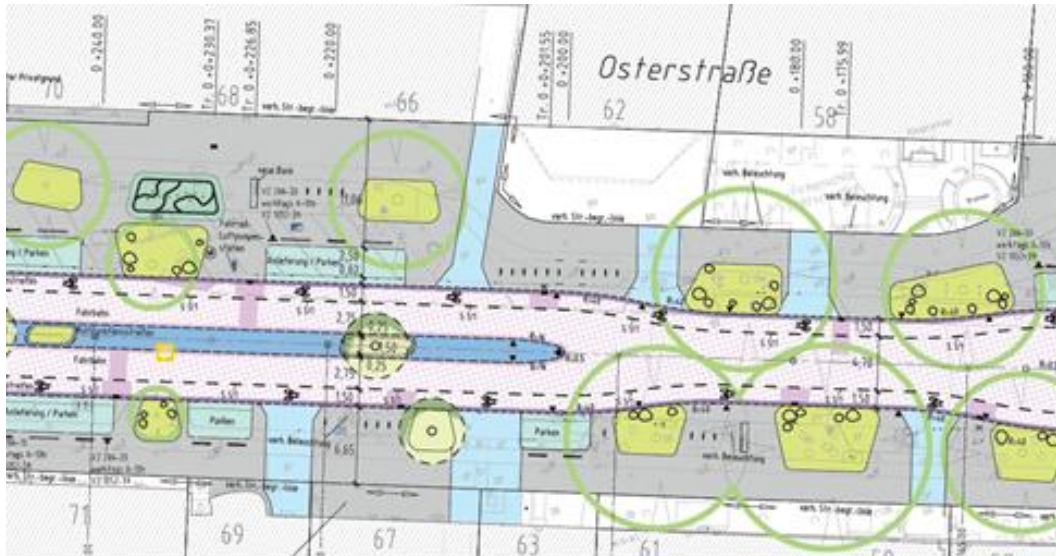


<https://unternehmen.hamburger-energiwerke.de/projekte/spange-haferweg-grindel>

BESTANDSSITUATION

Überwiegende Regelquerschnitte auf der Osterstraße:

- Mit Mittelinsel: 2,00 m Mittelstreifen, 2x 2,75 m Fahrgasse, 2x 1,50 m Schutzstreifen
- Ohne Mittelinsel: 4,70 m Fahrgasse, 2x 1,50 m Schutzstreifen



Ausschnitt aus Lageplan und Fotos: SBI

BESTANDSSITUATION

Es ist ein deutlicher Rückgang des Kfz-Verkehrs zu verzeichnen.

Gem. Zählungen vom Juli 2023 ist der Kfz-Verkehr in der Osterstraße westl. des Knotenpunktes Schulweg um ca. 17 % auf etwa 9.800 Kfz/24h im Querschnitt zurückgegangen.

Gleichzeitig ist die Anzahl der Radfahrenden zwischen 2015 und 2019 erheblich gestiegen.

VERKEHRSERHEBUNGEN: VERKEHRSTÄRKEN

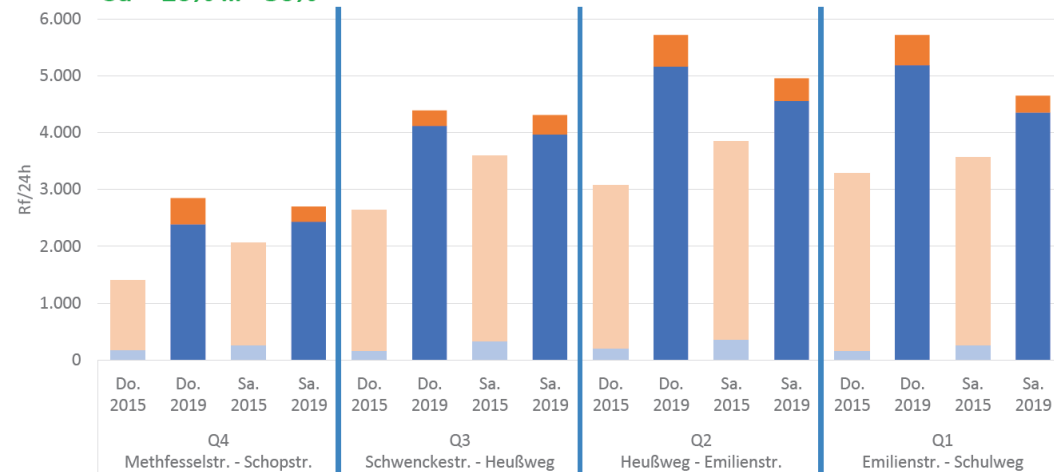


- Radverkehr (Querschnitt = Summe beider Richtungen)

Do +66% ... +102%

Sa +20% ... +30%

Fahrbahn Nebenflächen



Grafik: SBI

VARIANTENPRÜFUNG

- Einrichtung von Radfahrstreifen aufgrund des bereits untermaßigen Mittelstreifens und der Bestandsbäume nicht möglich
- Tempo 30- Regelung nicht anordnungsfähig, da Voraussetzungen wie z.B. Unfalllage, Lärmbelastung, Wohngebiet, Schule, Kita etc. fehlen
- Verbreitern der Schutzstreifen auf max, 1,85m nicht möglich, da verbleibende Fahrspur zu schmal (wird dauerhaft überfahren)
- **Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ohne Schutzstreifen nach Vorbild Vorzugsvariante Frohmestraße**
- ✓ hoher Anteil an Geschäften, Gastronomie und viel Fußverkehr entlang der Osterstraße bieten gute Voraussetzungen dafür

ZWISCHENSTAND DER ABSTIMMUNG MIT DEN STRAßENVERKEHRSBEHÖRDEN UND ANDERER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE

➤ Hochbahn:

- Grundsätzlich denkbar, aber Kompensation an anderer Stelle erforderlich, um Fahrzeiten einzuhalten.
- Prüfen, wo noch Lichtsignalanlagen (LSA) zur Busbevorrechtigung erforderlich
- Rechts-vor-Links-Regelung durch Gehwegüberfahrten oder andere Instrumente an den Einmündungen unterbinden (Vorfahrsberechtigung Osterstraße erhalten)

➤ Feuerwehr:

Rückmeldung steht noch aus (im Notfall darf nur 50% schneller gefahren werden als erlaubt)

ZWISCHENSTAND DER ABSTIMMUNG MIT DEN STRAßENVERKEHRSBEHÖRDEN UND ANDERER TÖB

- Verkehrsdirektion (VD) und Polizei (PK):
 - Grundsätzlich denkbar (vorbehaltlich der Belange für die Rettungskräfte)
 - Ausgewiesene Abschnitte sollten möglichst lang sein, daher Abbau der LSA prüfen
 - Weitere geschwindigkeitsreduzierende Elemente prüfen z.B. Verbreitern der Mittelinseln, Bereiche mit abgesenktem Bord durch Pflanzinseln ergänzen
 - Aufstellbereiche in den verbleibenden LSA-Knoten prüfen und ggf. anpassen
 - Fahrradpiktogrammreihe nicht zulässig



Quelle: FHH, Bezirksamt Eimsbüttel, Fachamt MR