

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
VR3 - E 03.2 Stresemannallee
Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Stresemannallee/Grandweg

Verkehrstechnischer Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass der Planung	2
2	Vorhandener Zustand	3
2.1	Allgemeines	3
2.2	Bestehende Verkehrssituation	3
2.3	Verkehrszahlen	4
3	Geplanter Zustand	8
3.1	Planungsansatz.....	8
3.2	Varianteuntersuchungen	8
3.2.1	Variante 1.....	8
3.2.2	Variante 2 (Vorzugsvariante).....	9
4	Terminierung der Planung und Bauausführung	13

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
VR3 - E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Stresemannallee/Grandweg

Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

1 Anlass der Planung

Im Rahmen des „Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr“ 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 Tropelowitzstraße und Henning-Wulf-Weg sind bereits hergestellt. Der letzte Abschnitt mit hohem Handlungsbedarf, der den Knoten Stresemannallee/Grandweg beinhaltet, wurde vom Bezirk seit Ende 2021 in Kooperation mit Hamburg Wasser baulich hergestellt.

Zwischenzeitlich hatten der Bezirk und die Straßenverkehrsbehörde nochmals über die bereits abgestimmte Planung des Knotens beraten und festgestellt, dass aufgrund der verkehrlichen Situation im Grandweg (Kfz-Durchgangsverkehr) eine zusätzliche Anpassung der bisherigen Planung erforderlich ist. Eine Online-Petition, welche die Einrichtung einer Einbahnstraße zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs forderte, war Auslöser für eine erneute Abwägung (siehe Dr. 20-3511). Die Unfalldaten für den Rad- und Fußverkehr von 2015 bis 2021 zeigen ein deutlich erhöhtes Unfallaufkommen gegenüber den umliegenden Straßen im Quartier auf (siehe Anlage Unfallkarte 2015-2021). Die vorgeschlagene Variante der Einbahnstraße wird nicht weiterverfolgt, da mit dieser keine Unterbindung der Kfz-Durchgangsverkehre erzielt werden kann. Zudem ist erfahrungsgemäß zu erwarten, dass der Einrichtungsverkehr ohne Gegenverkehr tendenziell zu höheren Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs führen würde.

Um Kfz-Durchgangsverkehre zu verhindern, wurde die Einrichtung einer Diagonalsperre im Knoten Stresemannallee/Grandweg geprüft. Die Diagonalsperre wird demnach als Ergänzung zu den bereits durchgeführten Umbaumaßnahmen im Knoten als ergänzende Maßnahme umgesetzt. Die straßenverkehrsbehördliche Anordnung wurde durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde (PK 23) am 20.11.2023 erteilt.

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
VR3 - E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Stresemannallee/Grandweg

Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

2 Vorhandener Zustand

2.1 Allgemeines

Die Bezirksstraße Grandweg ist ca. 1,6 km lang und verbindet den Straßenzug Julius-Vosseler-Straße/Behrmannplatz/Vogt-Wells-Straße mit der Tropowitzstraße. Sie verläuft vergleichsweise gradlinig in verhältnismäßig geringem Abstand parallel zum Lokstedter Steindamm (B447). Beim Grandweg handelt es sich um eine Wohnstraße als Teil einer Tempo-30-Zone. Bei den wenigen Gewerbebetrieben handelt es sich um Kleingewerbe mit geringem Fahrzeugaufkommen. Im Umfeld gibt es eine Grundschule (Emil-Andresen-Straße/Döhrnstraße) und einige Kindergärten.

2.2 Bestehende Verkehrssituation

Der Grandweg soll die Funktion einer Wohnstraße als Teil einer Tempo-30-Zone erfüllen. Er weist im Vergleich zu den umliegenden Straßen hohe Kfz-Verkehrszahlen auf (siehe Kapitel 2.3), worauf der Straßenquerschnitt nicht ausgelegt ist. Durch strukturelle Besonderheiten ist der Grandweg für Kfz-Durchgangsverkehr attraktiv. Daran konnten auch in der Vergangenheit durchgeführte gestalterische Anpassungen im Straßenquerschnitt (u.a. alternierende Parkanordnung zur Geschwindigkeitsreduzierung) nichts ändern. Anstatt die parallellaufende Hauptverkehrsstraße Lokstedter Steindamm zu nutzen, wird der Grandweg durch Kfz-Verkehr belastet, der nicht der Erschließung des Quartiers dient. Dieser Verkehr führt in der durch Wohnbebauung und soziale Einrichtungen (z.T. Kitas und Grundschule im nahen Umfeld) geprägten Straße zu regelmäßigen Gefährdungspotentialen und unübersichtlichen Situationen zwischen Kfz-, Fuß- und Radverkehr. Dies zeigen auch die Unfalldaten für den Rad- und Fußverkehr von 2015 bis 2021 auf, die ein deutlich erhöhtes Aufkommen auf dem Grandweg gegenüber den umliegenden Straßenzügen aufweisen und keiner Tempo-30-Zone entsprechen. Vielmehr erscheinen diese vergleichbar mit dem Aufkommen auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen.

Die Fahrbahn des Grandwegs ist nördlich des Knotens Stresemannallee außerhalb von Engstellen 6,0 m regelhaft breit. Südlich des Knotens beträgt die regelhafte Fahrbahnbreite 5,5 m. Der ruhende Verkehr steht teilweise auf Seitenstreifen, teilweise am Fahrbahnrand und teilweise zulässig auf den Gehwegen. Ab ca. 2015 wurde auch im nördlichen Bereich durch bauliche Änderungen und Aufbringen von Parkstands-Markierungen das alternierende Parken im

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
VR3 - E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Stresemannallee/Grandweg

Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

veranlasst. Sie wurden im November 2018 auf Höhe der Hausnummer 46 (nördlich des Knotens Stresemannallee) und im April 2019 auf Höhe der Hausnummer 116 (südlich des Knotens) durchgeführt. Im nördlichen Bereich ergaben die Messungen eine tägliche Belastung von etwa 5.400 Fahrzeugen mit einem Schwerververkehrsanteil von 6,8 % (Zählung am Dienstag, analog zu 2007). Im südlichen Bereich wurden etwa 5.700 Fahrzeuge mit einem Schwerververkehrsanteil von 3,9 % gezählt (Zählung am Donnerstag, Zählung Dienstag gestört). Insbesondere der Schwerverkehrsanteil wird in beiden Straßenabschnitten als zu hoch bewertet. Darüber hinaus liegen die V85-Werte mit 34 km/h im nördlichen und 37 km/h im südlichen Bereich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Der V85-Wert ist die Geschwindigkeit, die von 85 % der erfassten Fahrzeuge nicht überschritten wird. Er ist eine Bewertungsgrundlage für das durchschnittliche Geschwindigkeitsniveau in einer Straße.

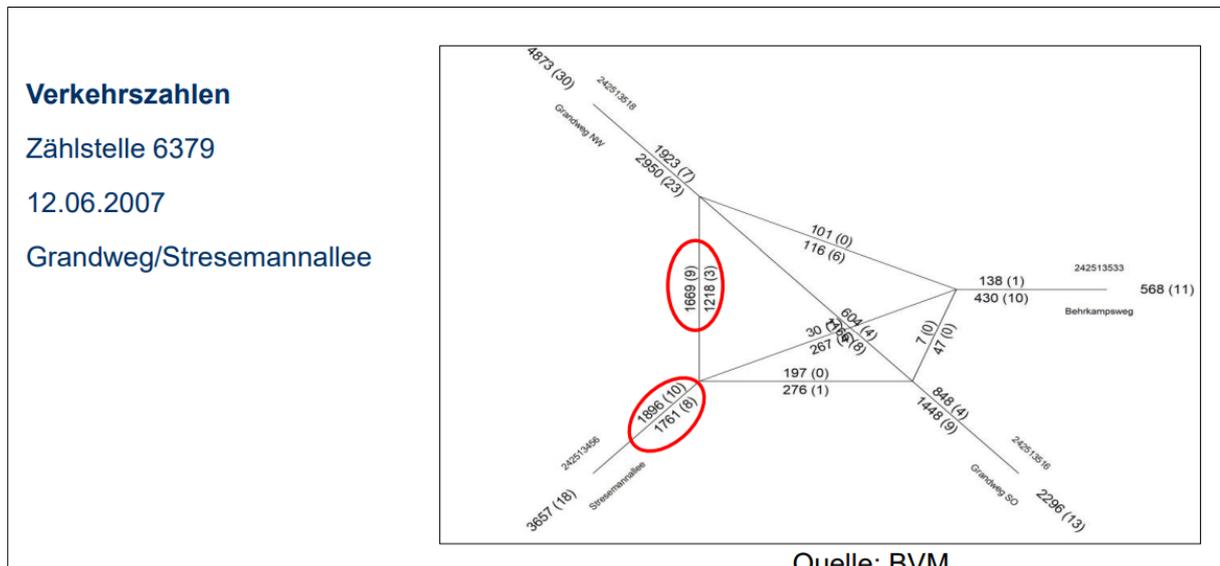


Abb. 2: Verkehrszahlen Grandweg/Stresemannallee

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
VR3 - E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Stresemannallee/Grandweg

Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

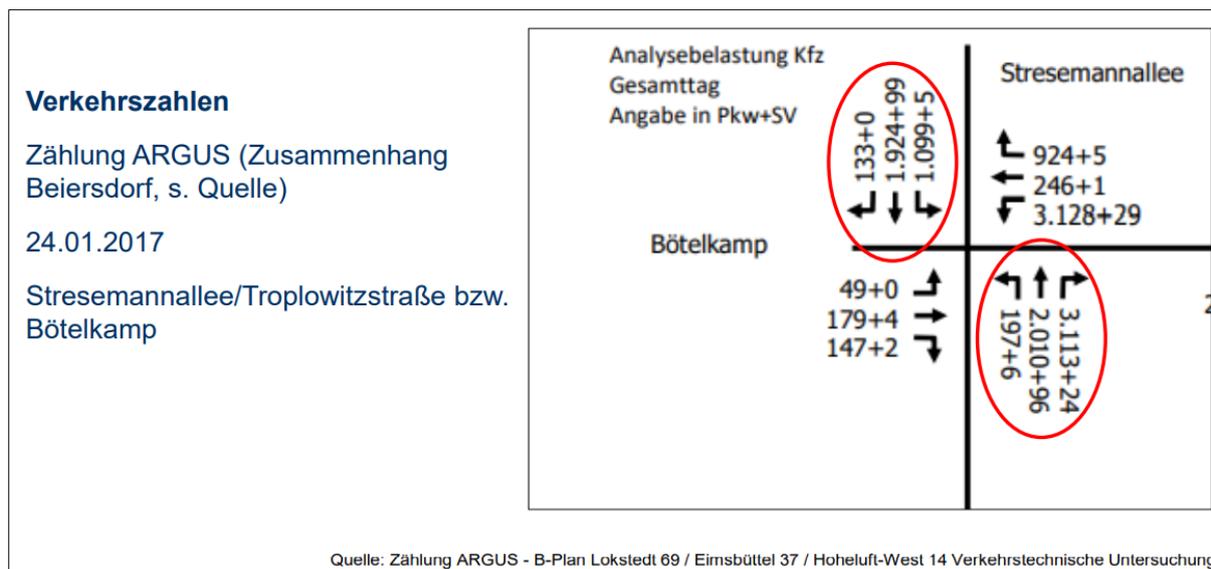


Abb. 3: Verkehrszahlen Knoten Stresemannallee/Tropelowitzstraße

Durch die Straßenbauarbeiten des Bezirksamts in der Stresemannallee 2019-2021 und danach durch die Leitungsarbeiten von Hamburg Wasser im südlichen Grandweg konnten seitdem keine belastbaren Daten erhoben werden.

Die Zähldaten decken sich weitgehend mit den Ergebnissen der Verkehrsmodellierung Eimsbüttel-Lokstedt-Stellingen-Ost S. 22 vom 11.07.2019 (Büro SBI) (siehe Abb. 4).

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
VR3 - E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Stresemannallee/Grandweg

Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung



Abb. 4: Auszug aus Verkehrsanalyse – DTVw-Querschnittsbelastungen (Kfz/ 24h) auf S. 22, Abb.18 (Quelle: Büro SBI)

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
VR3 - E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Stresemannallee/Grandweg

Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

3 Geplanter Zustand

3.1 Planungsansatz

Die Einrichtung einer Diagonalsperre im Knoten Stresemannallee/Grandweg soll dazu beitragen, die Kfz-Durchgangsverkehre und die dadurch entstehende Konfliktsituation zu minimieren bzw. zu unterbinden. Der bauliche Eingriff wurde von der Straßenverkehrsbehörde als nächste erforderliche Handlungsstufe angeregt. Zuvor hat es bereits punktuelle Eingriffe gegeben (u.a. alternierende Parkanordnungen), die den Verkehr beruhigen und Durchgangsverkehre minimieren sollten. Die damit erreichten Ergebnisse waren bisher nicht ausreichend, sodass mit der Einrichtung einer Diagonalsperre in Ausrichtung zur stärksten Kfz-Belastung innerhalb der bereits hergestellten bzw. Bestandsborde nachgebessert werden soll (siehe Abb. 2).

3.2 Variantenuntersuchungen

Geprüft wurden zwei Varianten bzw. Ausrichtungen einer möglichen Diagonalsperre, die im folgenden Abschnitt beschrieben werden. Beiden Varianten liegt zugrunde, dass die Sperre durch eine entsprechende Gestaltung der Borde und die Verwendung von entfernbareren Absperrpfosten für Rettungs- und Einsatzfahrzeuge passierbar bleibt. Die Variante 2 (siehe Abschnitt 3.2.2) stellt die Vorzugsvariante dar, die nach der Abstimmung und Anordnung durch die örtlichen Straßenverkehrsbehörden des PK 23 umgesetzt werden soll.

3.2.1 Variante 1

Durch die Diagonalsperre der Variante 1 (siehe Abb. 5) würden zukünftig weiterhin die Fahrbeziehungen Stresemannallee ↔ Grandweg-Nord und Grandweg-Süd ↔ Behrkampsweg für den Kfz-Verkehr möglich. 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 in einem für eine Tempo-30-Zone angemessenen Verhältnis reduziert. Da es sich hierbei gleichzeitig um den Veloroutenverlauf handelt, ist bei dieser Variante in Verbindung mit den angestrebten steigenden Radverkehrszahlen mit einer Verstärkung der Konkurrenz- und Konfliktpotentialen zwischen Kfz- und Radverkehr zu rechnen.

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
VR3 - E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Stresemannallee/Grandweg

Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung



Abb. 5: Ausrichtung der Diagonalsperre Variante 1 (Kartengrundlage LGV)

Bewertung:

Die Ausrichtung der in der Variante 1 dargestellten Diagonalsperre löst die örtlich vorzufindenden Problemstellungen (siehe Abschnitt 2.2 Bestehende Verkehrssituation und 2.3 Verkehrszahlen) nur in Teilen. Da die stärkste Fahrbeziehung im Knoten zwischen Stresemannallee und Grandweg-Nord besteht und diese weiterhin frei bleibt, wird davon ausgegangen, dass die Variante nur im unzureichenden Maße zur Reduzierung des Kfz-Durchgangsverkehrs führt. Die Variante 1 wurde deshalb nicht weiterverfolgt.

3.2.2 Variante 2 (Vorzugsvariante)

Durch die Diagonalsperre der Variante 2 (siehe Abb. 6) werden zukünftig weiterhin die Fahrbeziehungen Stresemannallee ↔ Grandweg-Süd und Grandweg-Nord ↔ Behrkampsweg für den Kfz-Verkehr möglich. Für Radfahrende sind weiterhin alle Fahrbeziehungen offen.

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
VR3 - E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Stresemannallee/Grandweg

Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung



Abb. 6: Ausrichtung der Diagonalsperre Variante 2 (Vorzugsvariante/Planungsansatz), Kartengrundlage Geoportal Hamburg

Durch die bauliche Umsetzung der Diagonalsperre verringert sich die Attraktivität der Stresemannallee und des Grandweg für den Kfz-Verkehr, da die bisher am stärksten befahrenen Fahrtbeziehungen unterbunden werden. Durch die Reduzierung bzw. Vermeidung des Durchgangsverkehrs werden die Verkehrssituationen für Rad- und Fußverkehr sicherer. Die Maßnahme trägt zusätzlich auch zur Attraktivitätssteigerung der Veloroute bei, da die Konkurrenz- und Konfliktpotentiale zwischen Kfz- und Radverkehr im Knotenbereich 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 und Lokstedter Steindamm und zusätzlich die Troplowitzstraße verlagert, die die kürzeste Alternative ermöglichen. Ein geringer Verlagerungseffekt ist über die Strecke Stresemannallee-Lohkoppelweg-Lohbekstieg-Emil-Andresen-Straße denkbar (siehe Abb. 7). Dieser dürfte jedoch aufgrund der umwegigen Fahrtbeziehung 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.

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
VR3 - E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Stresemannallee/Grandweg

Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

Die seit 2021 andauernden, mehrjährigen Straßenbauarbeiten durch Hamburg Wasser im Bereich Grandweg/ Stresemannallee haben gezeigt, dass keine erheblichen Mehrbelastungen in den umliegenden Knoten bzw. Verkehrsverdrängungen in andere Nebenstraßen gegenüber dem „Normalbedingungen“ ausgelöst wurden. Damit konnte der mit der Diagonalsperre gewünschte Effekt bereits unter realen Bedingungen „erprobt“ werden. Diese Bewertung wurde von der BIS und VD 52 bestätigt. Die Bautätigkeiten werden voraussichtlich im Frühjahr 2024 abgeschlossen sein.

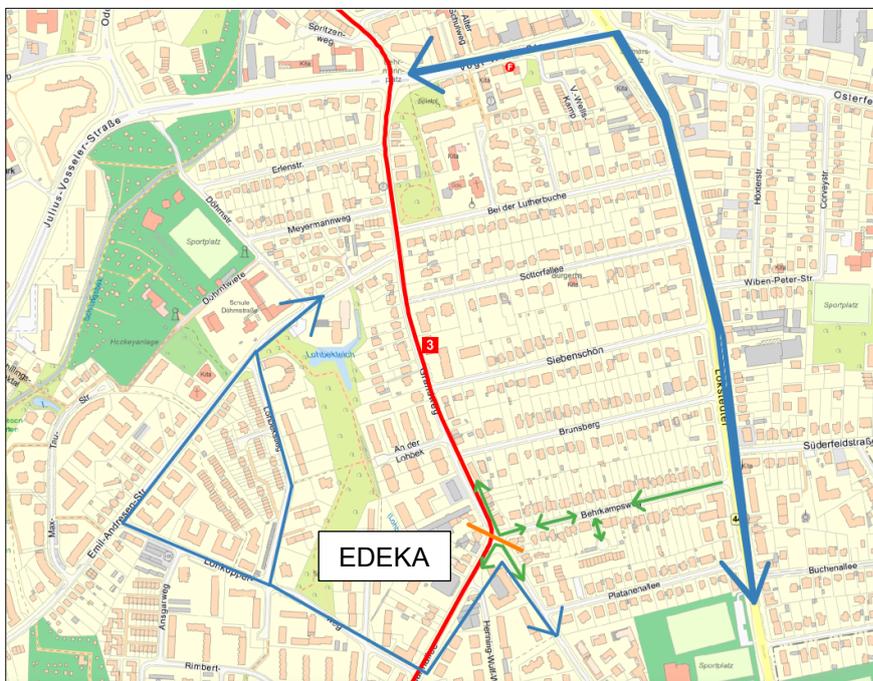


Abb. 7: Ausrichtung und Verlagerungseffekte der Diagonalsperre Variante 2 (Vorzugsvariante/Planungsansatz) (Kartengrundlage LGV)

Neben der geplanten Durchfahrtsperre sind keine Veränderungen im Querschnitt des bestehenden Straßenraumes (Parkraum, Haltemöglichkeiten, Querschnitte) vorgesehen.

Bewertung:

Die in der Vorzugsvariante vorgesehene Ausrichtung der Diagonalsperre wird zur Verbesserung der bestehenden Verkehrssituation (siehe Abschnitt 2.2 Bestehende Verkehrssituation und 2.3 Verkehrszahlen) beitragen. Durch die Diagonalsperre wird die Tempo-30-Zone unattraktiver für den Kfz-Durchgangsverkehr. Mit der Maßnahme können eine angemessene ver-

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
VR3 - E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Stresemannallee/Grandweg

Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

kehrliche Beruhigung und die Beschränkung auf tatsächliche Zielverkehre innerhalb des Quartiers erreicht werden. Durch verhältnismäßig geringe Umwege für den Kfz-Verkehr können dennoch alle Erschließungsfunktionen rund um den Grandweg in ausreichendem Maße erfüllt werden.

Die Vorzugsvariante (Variante 2) wird demnach im Rahmen der derzeit laufenden Bauausführung E 03.2 Stresemannallee über das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr und im Anschluss an die laufenden Bautätigkeiten durch Hamburg Wasser durchgeführt. Nach einem Jahr die Maßnahme gemeinsam mit der Straßenverkehrsbehörde evaluiert werden. 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 (siehe Dr. 21-2515).

Bauweise:

Bei den zu verwendenden Materialien für die erforderlichen Inseln handelt es sich um Klebebordelemente. Die Inseln werden voraussichtlich mit 25/25/7-Pflaster, Bordhöhen von max. 8cm sowie Absperrelementen (Pfosten mit Schließfunktion) ausgestattet, sodass Rettungsfahrzeuge im Notfall passieren können. Zwei Durchlässe zwischen den Bordinseln erleichtern ebenfalls das Passieren.

Baumaßnahme: Bündnis für den Radverkehr
VR3 - E 03.2 Stresemannallee

Teilbaumaßnahme: Diagonalsperre im Knoten Stresemannallee/Grandweg

Erläuterungsbericht zur Schlussverschickung

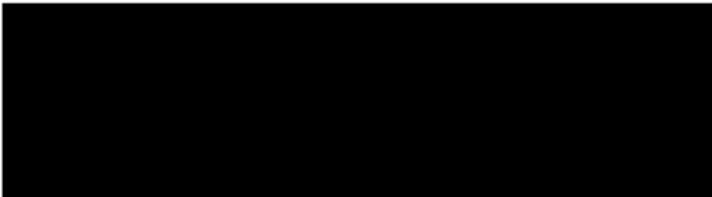
4 Terminierung der Planung und Bauausführung

Die straßenverkehrsbehördliche Anordnung liegt seit dem 20.11.2023 vor. Nach Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden soll die bauliche Umsetzung nach den Straßenbautätigkeiten durch Hamburg Wasser umgesetzt werden. Diese ist zum Frühjahr 2024 zu erwarten.

Die Öffentlichkeit wurde bereits über die Pressearbeit des Bezirksamtes informiert und soll vor dem Baubeginn – auch über Social-Media – wieder aufgenommen werden. Zwei Wochen vor Baubeginn erfolgt zusätzlich eine Information über Anliegerschreiben und Aushänge der Baustellenkoordination vor Ort.

Verfasst:

Hamburg, den 29.02.2024



Baumaßnahme: Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

Teilbaumaßnahme: VR3 - E 03.2 Stresemannallee - 2. BA zwischen Henning-Wulf-Weg und Grandweg

(hier: Planergänzung: Diagonalsperre))

Stand: 30.10.2023

Abwägung der Stellungnahmen der 1. Verschickung vom 10.02.2022

Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende				
1	BVM – AR 212		k. A.	
Behörde für Inneres und Sport				
2	BIS – VD 51		k. A.	
3	BIS – VD 52	23.02.2022	<p>Stellungnahme Der für diese Teilbaumaßnahme der Verkehrsberuhigung vorgelegte verkehrstechnische Erläuterungsbericht ist nicht ausreichend.</p> <p>Da die Einrichtung der Diagonalsperre unmittelbar im Zusammenhang mit dem Ausbau der Veloroute 3 steht, muss zwingend auf die Verkehrsunfalllage in Bezug auf den Rad- und Fußverkehr insbesondere im Bereich des Veloroutenverlaufs Grandweg Nord (Tempo-30-Zone) eingegangen und erläutert werden, in wie weit sich diese Maßnahme konkret präventiv auswirken wird.</p> <p>Zudem sind weitere Faktoren, z.B. die allgemeine Verkehrsunfallentwicklung oder Verkehrsverdrängungen in andere Nebenstraßen im Zuge der angestrebten reduzierten Verkehrsbelastung, stichhaltig in einem Abwägungsvermerk darzulegen. Als Grundlage dafür</p>	<p>Wird berücksichtigt und im Erläuterungsbericht ergänzt s. Kriterienkatalog</p> <p>Die über mehrere Monate währende Vollspernung des Kreuzungsbereiches Stresemannallee/ Grandweg aufgrund der Straßenbautätigkeiten durch Hamburg Wasser im Grandweg haben gezeigt, dass keine unverträglichen</p>

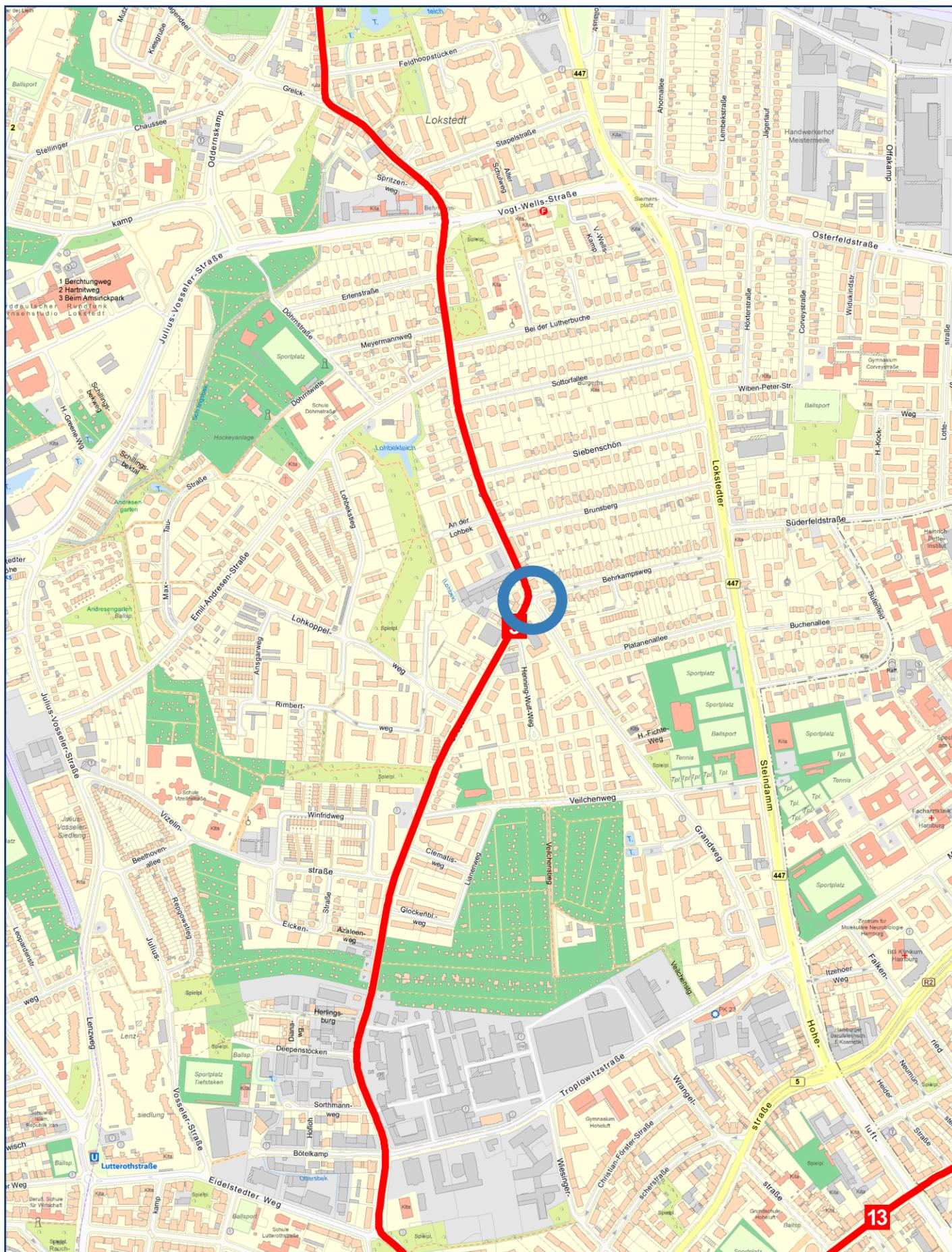
Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			<p>sollte der zwischen BIS und BVM abgestimmte Kriterienkatalog herangezogen werden</p> <p>Die erhobenen Verkehrsbelastungszahlen aus den Jahren 2018 und 2019 berücksichtigen nicht die aktuelle Veränderung durch die Corona-Pandemie, sind jedoch im Kern durch die insbesondere im Jahr 2013 durchgeführten Baumaßnahmen am Siemersplatz und die damit verbundene Verkehrsverdrängung valide. Aktuelle Verkehrszählungen sind aufgrund zurzeit stattfindender Baumaßnahmen dort nicht aussagekräftig. Diese Verkehrszahlen sind nach Beendigung der Baumaßnahmen zu erheben und nachzuliefern.</p> <p><u>Hinweise</u> Unter Ziffer 2.2 im Erläuterungsbericht wird der Verlauf der Veloroute als 100-Grad-Knick (spitzer Winkel) beschrieben. Tatsächlich beschreibt der Verlauf eher einen stumpfen Winkel (max. ca. 50 Grad).</p> <p>Unter Ziffer 3.2.1 wird auf die „Abbildung 2“ Bezug genommen. Richtig scheint jedoch der Verweis auf die „Abbildung 5“.</p> <p>Unter Ziffer 3.2.2 wird auf die „Abbildung 5“ Bezug genommen. Richtig scheint jedoch der Verweis auf „Abbildung 8“.</p> <p>Die noch vorhandenen in einem baufälligen Zustand befindlichen Radwege im Bereich Grandweg Nord sind zurückzubauen.</p> <p><u>Schlussbemerkung</u> Zeitnah ist ein übersichtlicher, prüfungsfähiger Lageplan mit allen erforderlichen Bemaßungen für die Diagonalsperre zu erstellen und zusammen mit einem</p>	<p>Verkehrsverlagerungen in das umliegende Netz stattfinden.</p> <p>Eine aktuelle Verkehrserhebung wird nach der Baumaßnahme veranlasst.</p> <p>Werden berücksichtigt und im Erläuterungsbericht angepasst</p> <p>Es befinden sich keine Radwege im Grandweg Nord innerhalb der Nebenflächen.</p> <p>Wird berücksichtigt. Der angeordnete Lageplan vom 14.06.2023 entspricht den Anforderungen von VD 52 und PK 23</p>

Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			<p>aktualisierten Erläuterungsbericht der VD 52 zu übersenden.</p> <p>Ein besonderes Augenmerk ist darauf zu richten, dass diese Verkehrseinrichtung kein Verkehrshindernis (vgl. § 32 StVO) darstellt und insbesondere hinsichtlich der Verkehrsabläufe verkehrssicher hergestellt wird.</p> <p>Eine mindestens einjährige Evaluation nach Fertigstellung der Diagonalsperre wird von hier aus grundsätzlich begrüßt.</p>	<p>Der Kriterienkatalog wird in den Erläuterungsbericht der SV aufgenommen.</p>
4	PK 23		k. A.	
14	BIS – FW F02	25.02.2022	<p>F02</p> <p>Nach interner Sichtung und Abstimmung mit der Feuer- und Rettungswache Stellingen, können wir Ihnen folgende Einschätzung geben: Alle Feuerwehrezufahrten müssen eine Durchfahrtsbreite von mindestens 3m beibehalten.</p> <p>Zudem ist durch die geplante Veränderung der Parkbuchten in der Stresemannallee die Anleiterbarkeit der Gebäude durch unsere Fachstelle zu prüfen.</p> <p>Zur detaillierteren Einschätzung benötigen wir die Verkehrsführungspläne während der Bauphase. Bitte lassen Sie uns diese zukommen, sobald sie Ihnen vorliegen. Bitte laden Sie uns auch zu den Verkehrsbesprechungen ein.</p>	<p>Die geforderte Durchfahrtsbreite der Diagonalsperre für die Feuerwehr und Rettungskräfte wird durch Klapppfosten innerhalb der beiden Durchlässe von je 3,30m zwischen den Bordinseln berücksichtigt. Teilweise beträgt die Bordhöhe der Mittelinseln bis zu 8cm, um ein zusätzliches Überfahren zu ermöglichen.</p> <p>Die angesprochene Veränderung der Parkbuchten ist nicht Teil dieser Planung.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und zu gegebener Zeit berücksichtigt.</p>
Hamburger Stadtentwässerung				
18	HSE		k. A.	

Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
Stadtreinigung Hamburg				
20	SRH - TS 2	25.02.2022	<p>Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) hat den Umbau des Kreuzungsbereiches Stresemannallee, Grandweg, Behrkampsweg zu einer Diagonalsperre im Rahmen der Errichtung der Veloroute 3 zur Kenntnis genommen und stimmt der geplanten Baumaßnahme grundsätzlich zu.</p> <p>Die betrieblichen Belange der Stadtreinigung für die Müllabfuhr und Straßenreinigung müssen gewahrt bleiben. Hier sind zwei Punkte besonders zu beachten:</p> <p>1. Die Stadtreinigung ist für den Winterdienst auf der Veloroute (Stresemannallee Grandweg) auf der Fahrbahn zuständig. Diese Strecke wird mit einem kleineren LKW mit Räumschild bearbeitet, weshalb die Diagonalsperre auch für dieses Fahrzeug befahrbar sein muss.</p> <p>2. Der Depotcontainer-Standplatz vor dem Grundstück Stresemannallee muss für die Kranfahrzeuge anfahrbar bleiben.</p> <p>Die Entsorgungssicherheit während der Bauzeit muss gewährleistet werden.</p> <p>Vor Baubeginn wird gebeten, uns rechtzeitig (mindestens 3 Wochen im Voraus) die Art und Dauer mitzuteilen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird berücksichtigt. s. Klapppfosten</p> <p>Wird berücksichtigt</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Handelskammer Hamburg				
21	HWK		k. A.	
22	G-V/2		k. A.	
Bezirksamt Eimsbüttel				
24	E/SL		k. A.	
25	E/WBZ2		k. A.	
26	E/MR		k. A.	

Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellung- nahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
Bezirksversammlung				
27	Regionalausschuss Lokstedt/Niendorf/Schnel- sen	Drs. 21- 2515	<p>Die Ausrichtung der Diagonalsperre soll so erfolgen, dass ein Maximum an Durchgangsverkehr durch den Grandweg und abgehende Straßen verhindert wird.</p> <p>Die Anbringung der Durchfahrtssperre als Klebebord ermöglicht mit relativ wenig Aufwand das Umstellen oder die Demontage der Sperre. Vor diesem Hintergrund soll die Situation nach einem Jahr evaluiert und gegebenenfalls umgestellt werden. In diesem Zusammenhang soll auch berichtet werden, ob die vorgenommene Umgestaltung zu vermehrten unzulässigen Abbiege- bzw. Wendemanövern auf dem Lokstedter Steindamm (B 447) führt und wenn ja, ob diese durch bauliche Maßnahmen (wie z.B. in der Osterfeldstraße) unterbunden werden können.</p> <p>Bei der Neugestaltung der Kreuzung soll darauf geachtet werden, dass die Anzahl der Bänke erhalten bleibt und falls möglich Urban Gardening-Flächen eingerichtet werden.</p> <p>Bei der Neugestaltung der Stresemannallee im Planungsabschnitt soll folgendes berücksichtigt werden: Einrichtung von Fahrradabstellplätzen, auch für Lastenräder, und von Service-Parkplätzen für Liefer- und Handwerksverkehr sowie für Pflegedienste (anstelle von neu eingerichteten PKW-Stellplätzen)</p> <p>Bei der Neugestaltung des Grandwegs (südlich der Kreuzung) soll folgendes berücksichtigt werden: Statt der geplanten neuen Parkstände am westlichen Rand (teils halbseitig) soll das Straßenbegleitgrün erhalten, ggf. ausgeweitet und aufgewertet werden sowie die Gehwege, die u.a. von vielen Kindern genutzt werden, breiter gestaltet werden.</p>	<p>Wird berücksichtigt, da Ziel der Planung</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Hinweis: es handelt sich nicht um einen Verkehrsversuch nach STVO, der nach einem Jahr aufgehoben werden soll. Eine Änderung der Ausrichtung der Diagonalsperre erfordert ein erneutes Verschickungsverfahren.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt, da die Neugestaltung der Nebenflächen nicht Teil der Planung ist.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt, da die Neugestaltung der Nebenflächen und Parkstände nicht Teil der Planung ist.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt, da die Neugestaltung der Nebenflächen und Parkstände nicht Teil der Planung ist.</p>

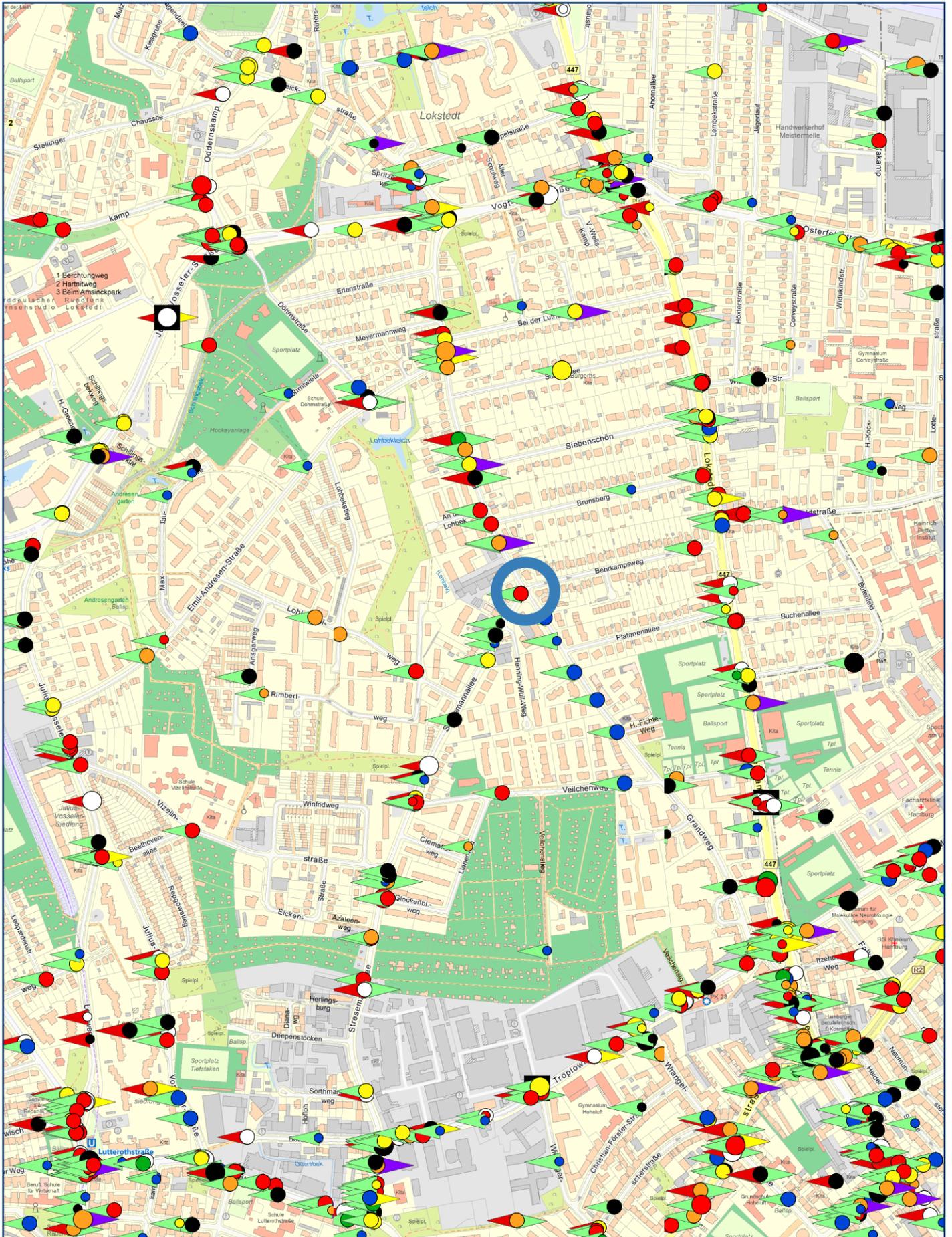
Nr.	Träger öffentlicher Belange/ Fachbehörden	Abgabe der Stellungnahme	Inhalt der Stellungnahme	Abwägung
			<p>Der bisher häufig praktizierte Wildpark auf nicht dafür vorgesehenen Flächen soll baulich verhindert werden.</p> <p>Die Anwohner*innen sollen über die Maßnahme schnellstmöglich informiert werden.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt, da die Neugestaltung der Nebenflächen nicht Teil der Planung ist.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Pressearbeit bereits erfolgt. Zwei Wochen vor Baubeginn erfolgt erneute Information über Anliegerschreiben. Aushänge der Baustellenkoordination und Pressearbeit sowie Social media.</p> <p>S. auch MdV 21-3127 für die Sitzung am 22.08.2022</p>
Verkehr				
29	Taxiverbände		k. A.	
Sonstige				
32	ADFC		k.A.	
33	Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg	03.03.2022	Es bestehen keine Einwendungen gegen die Planung.	Wird zur Kenntnis genommen.
34	FUSS e.V.	09.11.2021	<p>Grundsätzlich begrüßen wir den Einbau der Diagonalsperre.</p> <p>Nicht einverstanden sind wir damit, dass auch in dieser Planung etliche Gehwege nur ca. 1,50 m breit sein sollen.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass die vorhandenen Sitzbänke erhalten bleiben und bitten zu prüfen, ob noch weitere möglich sind.</p> <p>Ferner bitten wir Sie, auf eine ausreichende Beleuchtung der Gehwege im Bereich der Bäume zu achten.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt. Der Ausbau der Gehwege, der Einbau von Sitzbänken und die Beleuchtung sind nicht Bestandteil dieser Planung.</p>



0 100 200 300 400m

Herausgeber:
Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

1:10000



Herausgeber:
Freie und Hansestadt Hamburg
Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

1:10000

Unfälle mit Fussgängern 2015 (Legende gilt auch für Radverkehr und die Jahre bis 2021)

Unfallkategorien

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden
- Unfall mit Sachschaden

Unfalltypen

- 1 - Fahr Unfall (F)
- 2 - Abbiegeunfall (AB)
- 3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- 4 - Überschreiten-Unfall (ÜS)
- 5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- 6 - Unfall im Längsverkehr (LV)
- 7 - Sonstiger Unfall (SO)

Unfallumstände

- ◄ Fußgängerbeteiligung
- ◄ Radfahrerbeteiligung
- ◄ Kraftradbeteiligung
- ◄ Baumunfall
- ◄ Überholunfall
- ◄ Wildunfall

Geobasiskarten (farbig)

