

Behörde für Inneres				
Polizei				
Polizeidirektion				
Eing.: 1. OKT. 1974				
Tagebuch				
PV	3	31	32	33

An
PV 3

PV 31 erhalte R
er

Sil. 2.100

Betr.: Wilhelmsburger Reichsstraße, Hamburg 93;
hier: V 100

Bezug: VO-Besprechung vom 11.9.1974

2
Die Wilhelmsburger Reichsstraße wurde als Stadt-Schnellstraße nach den Ausbaukriterien von Stadtstraßen erstellt. Durch die Grundinstandsetzung im Jahre 1966 konnte der Straßenquerschnitt infolge von Zwangspunkten - Brückenbauwerke mit Mittelpfeilern und Dammlage - nur geringfügig verbreitert werden. Eine bauliche Abgrenzung des Richtungsverkehrs - ähnlich der Autobahn - war nicht möglich. Die bauliche Maßnahme beinhaltete lediglich eine Verbreiterung der Fahrspuren von je 3 m auf 3,20 m bzw. 3,25 m zuzüglich der Markierungen, ausgenommen Straßenüberführung Kornweide. Unter dem Aspekt der Trassierung nach der RAST - Q sind diese Spurbreiten auch heute (PLAST 74 - 1.1-6/C) unter Zugrundelegung des Bewegungspiel- und Sicherheitsraumes bei max. Fahrzeugbreite gem. StVZO (PLAST 74 - 0.2-1 Ziff. II 1.1) für Ve 60 ausreichend bemessen, obwohl vom optischen Straßenverlauf auf der geraden Strecke bei günstigen Verkehrsverhältnissen durchaus höhere Geschwindigkeiten vertretbar erscheinen, stehen diesem an der AS Mengestraße unzulängliche Verzögerungs- und Beschleunigungsspuren sowie Seitenwindeinfall auf der Damfstrecke entgegen. Für die AS Mengestraße - Richtung Norden - kommt erschwerend hinzu, daß dieser Straßenteil eine Steigung aufweist. Bei der Kurve in Höhe Ernst-August-Kanal muß in Richtung Veddel von einer Unübersichtlichkeit gesprochen werden, die im Sinne des § 3(1) StVO die Ausnutzung der z.Z. zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht zuläßt.

Es darf angemerkt werden, daß die gesamte Wilhelmsburger Reichsstraße aufgrund ihrer topographischen Lage extrem nebelanfällig ist. Auch bestehen auf der gesamten Straßenlänge, wie bei Hauptverkehrsstraßen außerhalb der geschlossenen Ortslage üblich, keine Abstellmöglichkeiten (Bankette/Seitenstreifen) für liegengebliebene Fahrzeuge zur Verfügung, weil infolge äußerster Flächen-nutzung die Fahrbahn durch die Grabenböschungen, bzw. auf der Dammlage durch Leitplanken, begrenzt wird. Liegengebliebene Fahrzeuge beinhalten somit eine Minderung der Leistungsfähigkeit und bilden eine erhebliche Gefahr für den Fließverkehr.

2
Darüber hinaus ist die Fahrbahndecke (Rauh- und Gußasphalt) unterschiedlich. Inwieweit sich diese Fahrbahnbeschaffenheit, insbesondere an den Nahtstellen, auf das fahrdynamische Verhalten bei höherer Geschwindigkeit auswirken kann, ist von hier nicht zu beurteilen.

Der Verkehr verläuft auf dieser Strecke blockweise, weil er sich bei Beginn der Straße an den Ampeln anstaut und blockweise freigegeben wird. Ein erforderlicher Sicherheitsabstand wird von einem nicht unwesentlichen Teil der Verkehrsteilnehmer nicht ernst genommen, so daß jetzt schon sehr gefährliche Fahrmanöver beobachtet werden, die in Unfallnähe liegen.

Bei der jetzigen Regelung liegt der LKW- und PKW-Verkehr gemeinsam (LKW-Verkehr in der weitaus größeren Mehrzahl bis 7,5 to) bei einer für beide Fahrzeugarten gleichen Höchstgeschwindigkeit, wobei nicht übersehen werden darf, daß hierdurch schon eine erhebliche Anzahl von Überholmanövern vermieden wird. Eine Geschwindigkeitserhöhung muß somit zu vermehrten Überholvorgängen und damit zwangsläufig zur Gefahrenerhöhung und Beeinträchtigung der Leichtigkeit des Verkehrs führen.

Die vorstehend geschilderte Verkehrssituation läßt im Sinne des § 3(1) StVO jetzt schon eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h in der Regel als oberste Grenze für die auferlegte Verpflichtung zum gesetzmäßigen Fahrverhalten erkennen, wobei wenige günstigere Situationen nicht als Regel gesehen werden sollten.

Auch die allgemein günstiger verlaufende Verkehrsunfallentwicklung der letzten Zeit sollte nicht als Anlaß genommen werden, jetzt schon Gefahrenquellen zu übersehen. Eine Erhöhung auf V 100 dürfte in Relation zur Länge der Wilhelmsburger Reichsstraße nur einen unwesentlichen Zeitgewinn bringen.

Als weiterer Faktor sollte stets auch die Möglichkeit der Überwachung angeordneter Maßnahmen überdacht werden. So ist eine Geschwindigkeitsüberwachung grundsätzlich nur durch Hinterherfahren möglich, weil das Radargerät nur an der Mengestraße in Fahrtrichtung Hamburg aufgestellt werden kann. Ein Anhalten der Fahrzeuge ist dann nicht möglich. Anzeigen wegen Verstoßes gegen die Höchstgeschwindigkeit werden jedoch erst bei einer Geschwindigkeit von mehr als 15 km/h zuzüglich 3 km/h, also dann erst ab 119 km/h gefertigt. Infolge der angespannten Personallage der Verkehrsstaffel und der realistischen Einstellung der Beamten zu dem Verhältnis Kosten zum Arbeitsaufwand zeigt sich eine zunehmende Unlust, im Verwarnungsbereich einzuschreiten, zumal erhebliche Geschwindigkeitsverstöße auf anderen Strecken leicht zu finden sind. So zeigt die tägliche Praxis, daß über die zulässige Geschwindigkeit hinaus eine weitere Geschwindigkeit toleriert wird, die jetzt auf der Wilhelmsburger Reichsstraße mindestens bei 90 km/h liegt.

Unter Berücksichtigung o.g. Faktoren ist auf der Wilhelmsburger Reichsstraße die Grenze der zul. Höchstgeschwindigkeit (z.Z. V 80) erreicht. Sie steht in einem angemessenen Verhältnis zur Verkehrsmenge, Leichtigkeit und Sicherheit des Fahrverkehrs.

Somit ist h.E. eine Geschwindigkeit von V 100 von hier nicht zu vertreten.

Wanier
(Bauer)

→ Das ist der Punkt -
sich toleriert 90 - 100, aber keine
hat den Mut zu sagen, daß auch
so gefahren werden darf! Das