
BMDA über VDL VDLS VD50/V VD510/V
(elektronisch gezeichnet)

BMDA/EGV 14 - Eingabe 901/22: Verkehrsgefährdung am Maienweg zwischen Kirschenstieg und Alsterkrugchaussee

Antwortbeitrag VD

1. Erörterungsgegenstand

In einer Eingabe an die Hamburgische Bürgerschaft stellt ein Petent dar, dass im Maienweg zwischen den Straßen Kirschenstieg und Alsterkrugchaussee Fahrzeuge regelmäßig so am rechten Fahrbahnrand parken, dass sich daraus Verkehrsgefährdungen und übermäßige Emissionen ergäben. Er erbittet die Einrichtung einer Tempo-30-Zone mit Errichtung eines Fußgängerüberwegs (FGÜ) oder das Einrichten eines Haltverbots (Zeichen 283).

2. Vorbemerkung

Der Maienweg ist eine Bezirksstraße von gesamtstädtischer Bedeutung, die der Bündelung und Abwicklung der Verkehre dient.

Bei dem vom Petenten benannten Bereich handelt es sich um das südlichste Teilstück des Maienweges, welches zwischen dem Kirschenstieg und der Alsterkrugchaussee liegt. Kurz vor der Alsterkrugchaussee befindet sich eine leichte Rechtskurve. Es gibt eine Fahrspur je Fahrtrichtung, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

In Fahrtrichtung Norden verlaufen fast auf ganzer Länge mehrere Parkstreifen bzw. angeordnetes Gehwegparken (Zeichen 315). In entgegengesetzter Fahrtrichtung gibt es keine Stellplatzmöglichkeiten in den Nebenflächen. Bauliche Hochbordradwege ohne Benutzungspflicht sind auf beiden Fahrbahnseiten vorhanden.

Auf dem Eckgrundstück zur Alsterkrugchaussee befindet sich die Feuerwache 16. In diesem Bereich ist ein leicht versetztes beidseitiges Haltverbot (Zeichen 283) angeordnet.

Zwischen dem Kirschenstieg und der Alsterkrugchaussee wird vereinzelt am rechten Fahrbahnrand in Fahrtrichtung Alsterkrugchaussee geparkt. In dem benannten Bereich befindet sich der als Überfahrt hergestellte einmündende Irma-Sperling-Weg. Dieser ist als verkehrsberuhigter Bereich untergeordnet frequentiert.

Der Irma-Sperling-Weg befindet sich zwischen den signalisierten Knoten Maienweg/Alsterkrugchaussee (ca. 300 Meter) und Maienweg/Hindenburgstraße (ca. 180 Meter).

Der betrachtete Bereich ist geprägt von Einzelhausbebauung mit privaten Stellplatzmöglichkeiten.

3. Sachstand

Das Anliegen des Petenten ist dem PK 34 schon seit mehreren Wochen aufgrund von Bürgergesprächen mit dem zuständigen Stadtteilpolizisten bekannt. Aufgrund dessen findet bereits seit vielen Wochen eine kontinuierliche Überwachung der beschriebenen Örtlichkeit zu verschiedenen Tages- und Nachtzeiten und an allen Wochentagen statt. Zusätzlich wurde die Feuerwache 16 zu dieser Thematik befragt.

Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass es in den letzten Wochen vereinzelte Tageszeiten gegeben hat, an denen mehrere Kfz am Fahrbahnrand parkten. Die Verkehrsfunktion des Maienweg wird hierdurch aber nicht wesentlich beeinträchtigt.

Lediglich einmal wurde von Seiten der Polizei beobachtet, dass gehupt wurde.

Rückstauproblematiken wurden zu keinem Zeitpunkt beobachtet. Von der Feuerwehr wurde mitgeteilt, dass aus dem eigenen Mitarbeiterkreis keine nennenswerten Verkehrsflussbeeinträchtigungen durch parkende Kfz kommuniziert worden seien.

Es wurden durch die Polizeikräfte keine Gefahrensituationen bei Fahrbahnüberquerungen beobachtet. Außerdem wurde nicht beobachtet, dass es im Bereich der genannten Örtlichkeit eine beliebte Querungsstelle für Fußgänger gegeben hätte.

Die Verkehrsunfalllage ist in diesem Bereich unauffällig.

4. Bewertung

Gemäß § 45 Absatz 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder den Verkehr umleiten. Diese Ermächtigung wird durch § 45 Absatz 9 StVO dahingehend eingeschränkt, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verkehrsverhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der im § 45 StVO genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.

Die örtliche Straßenverkehrsbehörde hat im Rahmen der Verkehrsüberwachungsmaßnahmen keine Gefahren erkannt, die eine Einrichtung einer Haltverbotsstrecke erforderlich machen würden. Die von dem Petenten beschriebenen Gefahren konnten nicht bestätigt werden. Daher ist die Anordnung von einem Haltverbot rechtlich nicht möglich.

Die Anordnung von Tempo 30-Zonen erfolgt nach § 45 Absatz 1c StVO. Gleichzeitig werden Straßen benannt, die eine Anordnung einer Tempo 30-Zone ausschließen.

Die Anordnung von Zeichen 274.1 (Beginn einer Tempo-30-Zone) wird durch die grundsätzliche Vorfahrtregel „rechts vor links“, das ausnahmslose Fehlen von mit Lichtzeichen geregelten Kreuzungen und Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295) und Leitlinien (Zeichen 340) sowie benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen im Sinne einer „Einheit zwischen Bau und Betrieb“ (Prinzip der selbsterklärenden Straße) unterstützt.

Die Anordnung von Tempo 30-Zonen soll nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) zu § 45 Absatz 1 bis 1e XI. auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden, in deren Rahmen zugleich das innerörtliche Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) festgelegt werden soll. Dabei ist ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personennahverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz (Zeichen 306) sicher zu stellen. Der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) sowie der Verkehrssicherheit ist vorrangig Rechnung zu tragen.

Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) entscheidet unter verkehrspolitisch konzeptionellen Gesichtspunkten und unter Berücksichtigung einer flächenhaften Verkehrsplanung über die Einrichtung von Tempo 30-Zonen in Hamburg nach Maßgabe bezirklicher Vorschläge. Die Umsetzung der positiv bewerteten Vorschläge gehört zu den regulären Aufgaben der Bezirksämter.

Der Maienweg ist eine Bezirksstraße von gesamtstädtischer Bedeutung und dient dem Erhalt eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes durch Bündelung der Verkehre. Zudem ist der Maienweg eine Vorfahrstraße.

Eine Tempo-30-Zone ist daher nicht anordnungsfähig.

Fußgängerüberwege (FGÜ) dürfen grundsätzlich nur unter bestimmten Voraussetzungen neu angelegt werden. FGÜ gemäß § 26 StVO sind nach den Voraussetzungen VwV-StVO zu § 26 und zu Zeichen 293 und Zeichen 350 sowie den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) anzuordnen. Dafür müssen bestimmte örtliche und verkehrliche Voraussetzungen vorliegen. Dies gilt sowohl für die Anzahl der Fußgänger, die an diesem Ort die Straße queren als auch für Kraftfahrzeuge, die die Straße dort befahren.

Nach erster Einschätzung des PK 34 würden die erforderlichen Mindest-Querungszahlen von Fußgängern bei weitem nicht ausreichen, um den Kriterien der R-FGÜ zu entsprechen.

5. Schlussbemerkung

Dem Ersuchen des Petenten, ein Halteverbot anzuordnen oder eine Tempo-30-Zone mit einem FGÜ zu errichten, kann nicht entsprochen werden.

Bisher konnten bei den intensiven Überwachungsmaßnahmen im Maienweg keine Gefahren festgestellt werden, die die Anordnung von Verkehrszeichen erforderlich machen.

Das PK 34 wird auch weiterhin regelmäßig den Verkehr im Maienweg überwachen und Verstöße konsequent ahnden.

Sollte das Parken am Fahrbahnrand im Maienweg weiter zunehmen und den Verkehrsfluss zunehmend beeinträchtigen, wird die Straßenverkehrsbehörde des PK 34 erneut straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen prüfen.



(im Original unterzeichnet)