



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Inneres

Behörde für Inneres, Johanniskwall 4, D-20095 Hamburg

Behörde für Bau und Verkehr
Tiefbauamt
TP 131 A

Amt für Innere Verwaltung und Planung
Grundsatzangelegenheiten des Straßenverkehrs

Johanniskwall 4
D-20095 Hamburg
Telefon _____
Telefax _____

Ansprechpartner _____
Zimmer _____

eMail _____

Geschäftszeichen (bei Antworten bitte angeben)
A 322/

Hamburg, 03. Juli 2002

Umgestaltung Stresemannstraße Straßenverkehrsbehördliche Anordnung

- 1. Ausgangslage**
Die Vergangenheit hat immer wieder gezeigt, dass die bisher vorhandene Verkehrsführung in der Stresemannstraße nicht hinreichend leistungsfähig war und damit sehr häufig zu Verkehrsstaus mit allen ihren negativen Begleiterscheinungen geführt hatte. Um diesen Zustand zu beenden, hat die Regierungskoalition die Wiederöffnung für den in jeder Richtung zweispurigen Verkehr vereinbart. Dies ist geschehen. Die vorliegende Planung umfasst zusätzlich neben Veränderungen zugunsten des Kfz-Verkehrs in erster Linie den örtlichen Gegebenheiten angepasste Lösungen für den Radfahr- und Fußgängerverkehr.
- 2. Anordnung**
2.1 Umgestaltung der Stresemannstraße
Nach Abstimmung mit den Leitungen der Behörde für Bau und Verkehr und der Behörde für Inneres werden auf der Grundlage der von der Behörde für Bau und Verkehr erfolgten Schlussverschickung vom 11.06.02 zur Umgestaltung der Stresemannstraße die in den Lageplänen (Zeichnung Nr.: 02/05-04-01 bis -03) enthaltenen Verkehrszeichen, Markierungen und Verkehrseinrichtungen einschließlich der vorgenommenen Korrekturen gemäß § 45 Abs. 1, Satz 1 i.V.m. § 45 Abs. 9 StVO angeordnet.

2.2. FLZA Stresemannstraße/Missundestraße
Die in den Plänen eingezeichnete neue FLZA Stresemannstraße/Missundestraße wurde bereits mit Datum 06.02.02 von der damaligen Direktion Zentrale Angelegenheiten (DZA 413) der Polizei angeordnet.

2.3. Absperrlemente
Sollten aus Sicherheitsgründen oder zum Schutz einzelner Wegeflächen Absperrrichtungen erforderlich sein, werden diese gesondert von der örtlichen Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit der Straßenbaubehörde angeordnet.
- 3. Begründung**
In dem von der Behörde für Bau und Verkehr der Schlussverschickung vom 11.06.2002 beigefügten Erläuterungsbericht, auf den ausdrücklich Bezug genommen wird, wird un-

ter der Überschrift „Veranlassung“ u.a. darauf hingewiesen, dass die vorgesehenen Veränderungen in den Nebenflächen hauptsächlich Radfahrern und Fußgängern zu Gute kommen sollen. Dabei ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse eine Unterschreitung der durch die Fahrradnovelle 1998 in der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) vorgeschriebenen Regelabmessungen nicht immer vermeidbar. Insbesondere im Bereich der Sternbrücke werden die Standards nicht nur unwesentlich, sondern teilweise sehr deutlich unterschritten. Um dies möglichst zu vermeiden, sind während der Planung mehrere Varianten mit dem Ziel untersucht worden, die Radverkehrsanlagen trotz der örtlichen beengten Verhältnisse weitgehend den geforderten Standards der VwV-StVO anzupassen. Bei näherer Betrachtung offenbarten diese Planungen aber erhebliche Sicherheitsdefizite, die in dem Erläuterungsbericht der Behörde für Bau und Verkehr ausführlich dargestellt worden (Planungsdetails, Seite 3) sind.

Die Entscheidung zur Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn oder auf einer separaten Radverkehrsanlage hängt im wesentlichen von der Verkehrsbelastung ab. Der Radverkehr auf der Stresemannstraße wird seit Jahrzehnten im Seitenraum der Straße geführt, teilweise auf baulich angelegten Radwegen, teilweise auf gemeinsamen Geh- und Radwegen. Es galt immer Benutzungspflicht.

Ursprünglich war die Verkehrsführung in der Stresemannstraße vierstreifig. Dabei betrug die max. Verkehrsbelastung zuletzt ca. 40.000 Kfz/24h. Unter dem Eindruck eines tödlichen Verkehrsunfalls ist die bis dahin vorhanden gewesene Verkehrsführung vor ca. 10 Jahren zugunsten einer durchgängigen Busspur in eine Zweistreifigkeit umgewandelt worden. Die Verkehrsbelastung sank auf ca. 27.000 Kfz/24h mit einem Schwerlastanteil von 9%. Mit der jetzt wieder eingeführten Vierstreifigkeit ist ein Anstieg des Verkehrsaufkommen bis zu den damaligen Belastungszahlen zu erwarten und aufgrund der erhofften Entlastungsfunktion für andere heute vom „Stresemannstraßenverkehr“ genutzte Straßen auch gewollt. Nach den einschlägigen Regelwerken soll bei einer Verkehrsbelastung von mehr als 18.000 Kfz/24h bei zweistreifigen Straßen bzw. 25.000 Kfz/24h bei vierstreifigen Straßen und einem Schwerlastanteil von jeweils mehr als 1.000 Kfz/24h der Radverkehr aus Sicherheitsgründen grundsätzlich auf Radwegen geführt werden. Dabei ist allerdings abzuwägen, ob in Fällen, bei denen die vorgegebenen Standards für eine Radwegebenutzungspflicht nicht eingehalten werden können, Radfahrer nicht doch sicherer im Mischverkehr auf der Fahrbahn als auf evtl. baulich unzureichenden Radwegen fahren würden. Bei der Stresemannstraße wird wegen der bestehenden und künftig voraussichtlich noch ansteigenden hohen Verkehrsbelastung und der für Hauptverkehrsstraßen unüblichen schmalen Fahrstreifenbreiten von 3m, sowie der Fahrbahnverengungen und damit besonders schwierigen Verkehrsführung im Bereich der Sternbrücke auch vor dem Hintergrund des § 45 Abs. 9 StVO eine besondere Gefahrenlage gesehen, die im Interesse der Verkehrssicherheit eine Radwegebenutzungspflicht für die Radfahrer rechtfertigt. Eine Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn im Mischverkehr kam in der Vergangenheit und kommt auch in der Zukunft auch für Teilbereiche aus Sicherheitsgründen nicht in Betracht.

4.

Bemerkungen

Es wird gebeten, die Maßnahmen unter Beteiligung der örtlichen Straßenverkehrsbehörden, PK 163 und PK 223, durchzuführen.