



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Bezirksversammlung

Drucksachen-Nr.
16.09.2011

Kleine Anfrage

gem. § 24 Bezirksverwaltungsgesetz

- öffentlich -

von Martin Bill (GAL-Fraktion)

Beratungsfolge	am	TOP

Neugestaltung des bisher gesperrten Teils der Brucknerstraße in Barmbek Kleine Anfrage 61/2011

Sachverhalt/Fragen

Die Diskussion um die Schließung des Gymnasiums Uhlenhorst-Barmbek und die anschließende Nutzung des Geländes beschäftigt die Bezirksversammlung seit 2004.

Als eine der letzten offenen Fragen diskutiert zur Zeit der Regionalausschuss Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg über die zukünftige Nutzung des bisher gesperrten Straßenabschnittes der Brucknerstraße. Die Straße sollte ursprünglich in die Planungen des Bebauungsplan aufgenommen werden. Da aber kein neues Planrecht geschaffen wird, bleibt es dem Regionalausschuss vorbehalten, hier eine Lösung zu finden.

Eine der Tiefgagenzufahrten soll in der Brucknerstraße liegen, um die Belastung der Anwohner durch Lärm und Lichtkegel so gering wie möglich zu halten.

In der Sitzung des Ausschusses am 12. September 2010 berichtete das Bezirksamt, dass eine Teilöffnung der Straße unweigerlich auch den Bau einer Wendeanlage zur Folge hätte, in der auch LKW wenden können müssten. Es sei straßenverkehrsbehördlich nicht möglich, die Nutzung einer öffentlich gewidmeten Straße dahingehend zu beschränken, dass die Einfahrt nur für die Zufahrt zu einer Garage möglich sei oder dass es keine Wendemöglichkeit bzw. keine Wendemöglichkeit für Lkw gebe.

Gleichzeitig sind aber in anderen öffentlichen Straßen des Bezirks genau diese Ausschlüsse erkennbar. So z.B. in der neu hergestellten Straße „Am Eisenwerk“. Dies ist ein verkehrsberuhigter Bereich, der als Stichstraße eine Sackgasse bildet. Das Verkehrszeichen 357 (Sackgasse) ist dort mit einem Zusatzzeichen „keine Wendemöglichkeit für LkW“ versehen.

Für eine detaillierte und zielführende Beratung im Ausschuss ist daher die Klärung einiger Sachverhalte notwendig.

Ich frage daher den Herrn Bezirksamtsleiter:

Sachdaten und Wendeanlage

1. Wie lang ist das Stück der Brucknerstraße, das bisher für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt ist?

2. Wie ist der derzeitige Querschnitt der Brucknerstraße an der Stelle, die bisher für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt ist?
3. Welchen Durchmesser muss eine Wendeanlage haben, falls das Stück der Brucknerstraße, das bisher für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt ist, einseitig geöffnet und damit als Sackgasse eingerichtet wird? In welchem Regelwerk ist das verbindlich festgelegt?
4. Welchen Durchmesser hat die Wendeanlage in der Straße „Am Eisenwerk“?
5. Warum ist es in der Straße „Am Eisenwerk“ möglich gewesen, die Sackgasse mit dem Hinweis „keine Wendemöglichkeit für LkW“ zu beschildern, während in der Sitzung des Regionalausschusses noch andere Aussagen hinsichtlich der Zulässigkeit solcher Beschilderungen an der Brucknerstraße gemacht wurden?

Platzierung der Tiefgarageneinfahrt

Die Einfahrt zur Tiefgarage könnte so platziert werden, dass der Fahrtweg so gering ist, dass die Einfahrt als Gehwegüberfahrt aus dem Eckbereich der Brucknerstraße und der Mirowstraße erfolgt.

6. Ist eine solche Lösung mit den aktuellen Bebauungsplanungen des Vorhabenträgers möglich? Falls nein, warum nicht?

Entwidmung des Abschnitts der Brucknerstraße

7. Ist es möglich, nicht mehr benötigte Verkehrsflächen zu entwidmen und in andere öffentliche oder private Nutzungen zu überführen? Falls nein: warum nicht?
8. Ist es möglich, die entwidmeten Bereiche dem Vorhabenträger ggf. mit Baulasten hinsichtlich der im Erdreich befindlichen Versorgungseinrichtungen zu übertragen, damit dieser eine private Zufahrt zu seiner Tiefgarage herrichten kann?

Umwidmung des Abschnitts der Brucknerstraße

Der Quartiersplatz an der Vogelweide ist im Rahmen der Quartiersentwicklung Dehnhaide zum Marktplatz umgebaut worden. Die Zuwegung zu der dort gelegenen Tiefgarage ist durch eine durch Absperrlemente (Poller) gesicherte Zufahrt möglich. Ein solcher Umbau hätte die angenehme Folge, dass gleichzeitig ein Aufenthaltsraum geschaffen wird, den die alten und neuen Bewohnerinnen und Bewohner, aber auch die Schulkinder der angrenzenden Schule in vielfältiger Hinsicht nutzen können.

9. Ist es möglich den Bereich der Brucknerstraße, der bisher gesperrt ist, als Fußgängerbereich auszuweisen? falls nein: warum nicht?
10. Ist es möglich die Tiefgaragenzufahrt entsprechend der beschriebenen Regelung in der Vogelweide über diesen Fußgängerplatz zu führen?

Verkehrsberuhigter Bereich

Durch Schaffung eines Verkehrsberuhigten Bereichs wäre zwar eine Durchfahrtmöglichkeit gegeben, die Durchfahrt müsste aber im Schritttempo erfolgen. Die Zufahrt zur Tiefgarage wäre über den verkehrsberuhigten Platz möglich. Die Vermeidung von Durchgangsverkehr mit überhöhter Geschwindigkeit wäre durch Anordnung von Bänken und Aufenthaltselementen möglich. Der Raum würde ebenfalls einen angenehmen Aufenthaltsraum bieten.

11. Ist es möglich den Bereich der Brucknerstraße, der bisher gesperrt ist, als Verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen? Falls nein: Warum nicht?
12. Ist es möglich, die Tiefgaragenzufahrt über den verkehrsberuhigten Bereich laufen zu lassen? Falls nein: warum nicht?
13. Sieht das Bezirksamt andere Möglichkeiten der verkehrlichen Gestaltung der Brucknerstraße, um die Tiefgaragenzufahrt ohne Komplettöffnung der Straße zu gewährleisten? Falls ja: welche?

Finanzierung

Wichtig für die Diskussion ist weiterhin die Finanzierung der Maßnahme. Das vorhandene Provisorium ist weder ansehnlich noch auf Dauer zweckmäßig und sollte durch eine dauerhafte Maßnahme ersetzt werden.

14. Inwieweit ist der Vorhabenträger der Wohnbebauung verpflichtet, die Kosten des Umbaus der Brucknerstraße in dem bisher gesperrten Bereich zu tragen?
15. Wer ist ansonsten Straßenbaulastträger der Brucknerstraße?
16. Aus welchen Titeln können Umbauarbeiten der Brucknerstraße in dem bisher gesperrten Bereich bezahlt werden, falls sie über den Bereich hinausgehen, den der Vorhabenträger tragen muss?

Martin Bill

27.09.2011

Das Bezirksamt beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1:

Ca. 80 Meter.

Zu 2:

Folgender Querschnitt ist in dem gesperrten Teil der Brucknerstraße vorhanden:

Gliederung des Querschnittes	Breite [m]
nörtl. Gehweg	2,00
Radweg	1,20
Sicherheitstrennstreifen	0,65
Längsparkstreifen	2,50
Fahrbahn	7,00
Längsparkstreifen	2,50
Sicherheitstrennstreifen	0,65
Radweg	1,20
südl. Gehweg	2,00
Gesamtbreite	19,70

Zu 3:

Art, Größe und Gestaltung einer Wendeanlage werden durch die Abmessung und die Fahrgeometrie des maßgebenden Bemessungsfahrzeuges (z.B. Müllfahrzeug) festgelegt.

Die Wendeanlage müsste einen Durchmesser von 16 - 18 m (Typ 1 oder 2) haben, damit Müllfahrzeuge und kleinere LKW dort in Vorwärtsfahrt wenden können. Wendeanlagen mit einem kleineren Durchmesser von z.B. 12 m sind für das Wenden von PKW bemessen. Größere Fahrzeuge, wie z.B. Müllfahrzeuge können dort nicht wenden. Die Gestaltung von Wendeanlagen erfolgt nach den Planungshinweisen für Stadtstraßen in Hamburg (PLAST 7).

Zu 4:

Die Wendeanlage in der Straße Am Eisenwerk ist eckig ausgebildet und hat die Abmessungen 11,75 m x 9,75 m.

Zu 5:

Für die Bebauung zwischen Wiesendamm, Barmbeker Stichkanal, Osterbekkanal und Saarlandstraße ist vorgesehen, die Müllentsorgung insbesondere für die nicht direkt an den Straßenverkehrsflächen liegenden Bebauungen unter Inanspruchnahme des in den Bebauungsplänen Barmbek-Nord 9 und 12 dargestellten Geh- und Fahrrechtes zu organisieren. Das hat es in diesem Einzelfall ermöglicht, auf die großen Kehren zu verzichten, da die Stadtreinigung Hamburg nicht wenden muss.

Im Bereich der Brucknerstraße ist diese Konstellation nicht gegeben.

Zu 6:

Überfahrten sind in der Regel senkrecht zur Straßenachse anzulegen. Damit können optimale Sichtbedingungen für alle Verkehrsteilnehmer erreicht werden. Generelle Ausnahmen sind nur bei Tankstellen üblich. Bei der vorgeschlagenen Anordnung wären die Sichtbeziehungen, insbesondere für den ausfahrenden Fahrzeugführer nicht ausreichend. Hinzu kommt noch, dass sich in diesem Bereich auf dem Grundstück besonders erhaltenswerter Baumbestand befindet.

Die Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen einer solchen Anordnung der Tiefgaragenschließung muss von den zuständigen Behörden umfassend geprüft werden und kann nicht pauschal beantwortet werden.

Zu 7:

Wenn die planungsrechtlichen Grundlagen (evtl. Zustimmung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Belegenheitsprobleme anderer Anlieger) sowie die Zustimmung des Grundeigentümers vorliegen, können grundsätzlich nicht mehr benötigte Flächen entwidmet und aus dem Verwaltungsvermögen entnommen und veräußert werden.

Die Einmündungsbereiche Brucknerstraße / Käthnerort und Brucknerstraße / Mirowstraße müssten den neuen Gegebenheiten angepasst und auf Kosten des Erwerbers umgebaut werden.

Zu 8:

Die Entscheidung über entsprechende dingliche Sicherung oder die Verlegung bzw. den Rückbau der Leitungen treffen - in einem solchen Fall - die betroffenen konzessionierten Ver- und Entsorgungsunternehmen im Rahmen des Entwidmungsverfahrens eigenständig.

Zu 9:

Nein, dort ist eine bauliche Trennung für die verschiedenen Verkehre (Separationsprinzip) vorhanden.

Zu 10:

Nein.

Zu 11:

Nein. Verkehrsberuhigte Bereiche sind in Straßen mit überwiegender Wohnfunktion zu planen. Verkehrsberuhigte Bereiche sollen durch ihre Gestaltung den Eindruck erwecken, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Bedeutung hat. Der Teil der Brucknerstraße müsste so umgebaut werden, dass das Straßenbild diese Voraussetzungen erfüllt.

Zu 12:

Ja, grundsätzlich können Tiefgaragenausfahrten in einen verkehrsberuhigten Bereich münden – soweit es sich überwiegend um Kraftfahrzeugverkehr handelt und diese die Schrittgeschwindigkeit von 4 – 7 km/h einhalten.

Zu 13:

Nein.

Zu 14:

Die vom Vorhabenträger - durch seine Baumaßnahme - verursachten Umbaumaßnahmen im öffentlichen Grund müssen durch ihn finanziert werden. Dazu wird zwischen dem Fachbereich und dem Vorhabenträger ein öffentlich-rechtlicher Vertrag geschlossen, der die Kostentragung für die Planung und den Umbau regelt.

Zu 15:

Straßenbaulastträger der Brucknerstraße ist die Freie und Hansestadt Hamburg.

Zu 16:

Alle über die durch den Vorhabenträger als Verursacher hinausgehenden Maßnahmen müssten durch den Titel 1541.741.51 „Neu-, Um- und Ausbau von Straßen“ des Bezirksamtes Hamburg-Nord finanziert werden. Für diesen Titel stehen jährlich 100.000,- € zur Verfügung. Über die Priorität der einzelnen Maßnahmen entscheidet der Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Verbraucherschutz.

Wolfgang Kopitzsch

Anlage/n:

ohne Anlagen