



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Bezirksversammlung

Anfrage nach § 27 BezVG öffentlich Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN	Drucksachen-Nr.: 20-1615
	Datum: 18.06.2015 Aktenzeichen:

Beratungsfolge	
Gremium	Datum

Umgestaltungsmöglichkeiten Otto-Wels-Straße Anfrage gem. § 27 BezVG

Sachverhalt:

Die Otto-Wels-Straße durchquert den Stadtpark in Nord-Süd-Richtung. Die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50km/h. Unter anderem auf Höhe des Planetariums befinden sich zwei „Zebrastreifen“, die Parkbesucherinnen und -besuchern die Querung der Otto-Wels-Straße erleichtern sollen.

Am 16. April 2015 ereignete sich auf einem dieser Zebrastreifen ein schwerer Verkehrsunfall zwischen einem Pkw und einer RadfahrerIn. Dabei wurde die RadlerIn, deren dreijährige Tochter ebenfalls auf dem Rad saß, schwer verletzt. In den vergangenen 12 Monaten ereigneten sich Zeitungsberichten zufolge in der Straße mehrere weitere Unfälle mit Personenschäden. In den Jahren 2010 bis 2012 gab es insgesamt 31 Unfälle auf der Otto-Wels-Straße. Die Straße ist daher als Unfallschwerpunkt bekannt.

Der Stadtpark dient der Erholung der Bürgerinnen und Bürger. Hier können Kinder spielen, ohne Verkehrsgefahren fürchten zu müssen. Eltern können ihren Sprösslingen z.B. das Fahrradfahren beibringen, ohne dass diese jederzeit einem sich nähernden Pkw in die Quere zu kommen drohen. Wer joggt oder spazieren geht, erfreut sich an der grünen Umgebung, ohne wie an anderen Orten üblich auf den Straßenverkehr achten zu müssen und von dessen Lärm- und Schadstoffemissionen gestört zu werden.

Durch den Kfz-Verkehr auf der Otto-Wels-Straße wird der Stadtpark aber in ein westliches und zwei östliche Drittel zerschnitten. Abgesehen von den Unfallgefahren durch den Kfz-Verkehr, beeinträchtigen auch Lärm und Abgase die Erholungsfunktion des Parks. Wäre diese Straße nicht vorhanden und würde heute jemand überlegen, sie neu zu schaffen, müssten die Planungen vermutlich schnell eingestellt werden, weil eine Straße an dieser Stelle der Erholungsfunktion des Parks absolut widerspricht. Von vielen Bürgerinnen und Bürgern wird die Straße als Fremdkörper im Park wahrgenommen.

Eine zumindest teilweise Lösung für dieses Problem wäre es, den Kfz-Durchgangsverkehr aus der Otto-Wels-Straße herauszuhalten. Der allergrößte Teil des Kfz-Verkehrs nutzt die Otto-Wels-Straße nämlich nicht, um einen der wenigen anliegenden Betriebe oder den Stadtpark selbst zu erreichen, sondern lediglich als Abkürzung von Winterhude nach Alsterdorf.

Um die Erholungsfunktion des Stadtparks zu stärken und auch die Sicherheit von Passantinnen und Passanten zu verbessern, wäre es unter anderem denkbar,

- a) auf der Otto-Wels-Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h anzuordnen,
- b) die Otto-Wels-Straße zu einer Zone 30 umzugestalten,
- c) die Otto-Wels-Straße zu einer Fahrradstraße umzugestalten (lediglich mit den Zusatzschildern "HVV frei" und "Anlieger frei"), oder
- d) die Otto-Wels-Straße zu einer Kommunaltrasse (Durchfahrt nur für HVV, Taxen, Fahrrad) analog der Mönckebergstraße umzugestalten.

Die beiden Hälften des Stadtparkes könnten durch solche Maßnahmen endlich stärker zusammenwachsen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

1. Welche baulichen, verkehrlichen oder anderen Voraussetzungen müssten in der Otto-Wels-Straße erfüllt sein, damit dort eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h angeordnet werden könnte?

Unter Beteiligung der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Polizeikommissariats (PK) 33 und nach Auswertung der Verkehrsunfalldaten vom 01.01.2012 bis 31.12.2014 nimmt die zentrale Straßenverkehrsbehörde wie folgt Stellung:

Zu 1.

Gemäß § 3 Absatz 2 der Straßenverkehrsordnung (STVO) beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge 50 km/h. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs (wie z.B. eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h) dürfen gemäß § 45 (9) StVO nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs erheblich übersteigt.

Von den 30 km/h-Zonen-Regelungen zu unterscheiden sind Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h mit Zeichen 274. Hierbei handelt es sich um eine „Regelung für eine bestimmte Straße oder Straßenstrecke“ (§ 45 Abs. 1 Satz 1 StVO) mit einer eventuellen Wiederholung des Zeichens im fraglichen Bereich.

Die Straßenverkehrsbehörde leitet ihre Befugnis bei der Anordnung von regulären Tempo-30-Geschwindigkeitsbeschränkungen aus § 45 Absätze 1, 1a oder 1b StVO her.

Wann die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Einzelnen vorliegen, regelt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu Zeichen 274. Danach sollen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicherheitsgründen auf bestehenden Straßen angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind. Dies gilt jedoch nur dann, wenn festgestellt worden ist, dass die geltende Höchstgeschwindigkeit von der Mehrheit der Kraftfahrer eingehalten wird. Im anderen Fall muss die geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich im Einzelfall schon dann empfehlen, wenn aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden.

Im Gegensatz zur Anordnung einer Tempo-30-Zone muss hier also auf einem bestimmten Streckenabschnitt eine spezifische Gefahr vorliegen. Die erforderliche Gefahrenlage begründet sich dabei im Wesentlichen durch das Vorhandensein objektiv nachvollziehbarer Fakten.

2. Welche baulichen, verkehrlichen oder anderen Voraussetzungen müssten in der Otto-Wels-Straße erfüllt sein, damit dort eine Zone 30 eingerichtet werden könnte?

Zu 2.

Die Einrichtung von Tempo 30-Zonen basiert auf den Bestimmungen des § 45 (1c) StVO. Bei der Anordnung von Tempo 30-Zonen ist laut VwV-StVO zu beachten, dass diese Geschwindigkeitsbeschränkungen nur dort in Betracht kommen, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist.

Tempo 30-Zonen werden insbesondere in Wohngebieten angeordnet.

Zudem soll auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung das innerörtliche Vorfahrtsstraßennetz festgelegt werden. Das heißt, dass auch Tempo 50-Strecken vorhanden sein müssen, um dem öffentlichen Personennahverkehr und dem Wirtschaftsverkehr gerecht zu werden.

Im Gegensatz zu einer Tempo 30-Strecke handelt es sich bei einer Zonenregelung um eine Bündelung von 30 km/h Streckenverboten für eine Anzahl zusammenhängender Straßen mit geringem Beschilderungsaufwand.

3. Welche baulichen, verkehrlichen oder anderen Voraussetzungen müssten in der Otto-Wels-Straße erfüllt sein, damit dort eine Fahrradstraße eingerichtet werden könnte?

Zu 3.

Fahrradstraßen werden mit dem Zeichen 244.1 gekennzeichnet (§ 41 (1) Anlage 2 StVO). Die StVO und VwV-StVO führen dazu folgendes aus:

- Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.
- Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z.B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).
- Für den Fahrverkehr (auch für Radfahrer) gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
- Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt, daher muss die Fahrbahn, von Engstellen ggf. abgesehen, mindestens vier Meter breit sein.
- Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und die Vorfahrt.

Weitere Voraussetzungen nach der PLAST sind:

- grundsätzlich soll kein Busverkehr durch eine Fahrradstraße führen
- nur geringer (Anlieger-) Kfz-Verkehr (< 4000 Kfz/24 h)
- für den ruhenden Verkehr sind Vorsorgemaßnahmen zu treffen

Nach VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e XII. ist vor der Anordnung von Verkehrsverboten für bestimmte Verkehrsarten durch Verkehrszeichen (wie auch durch Z 244.1), mit der für das Straßen- und Wegerecht zuständigen Behörde zu klären, ob eine straßenrechtliche Teileinziehung erforderlich ist. Diese ist im Regelfall notwendig, wenn bestimmte Verkehrsarten auf Dauer vollständig oder weitestgehend von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen.

Durch Verkehrszeichen darf kein Verkehr zugelassen werden, der über den Widmungsinhalt hinausgeht.

4. Welche baulichen, verkehrlichen oder anderen Voraussetzungen müssten in der Otto-Wels-Straße erfüllt sein, damit dort eine Kommunaltrasse analog zur Mönckebergstraße eingerichtet werden könnte?

Zu 4.

Die Mönckebergstraße ist eine innerstädtische Einkaufsstraße mit angrenzenden Fußgängerzonen. In der Mönckebergstraße gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 25 km/h; grundsätzlich ist die Straße durch Z 250 für Fahrzeuge aller Art gesperrt.

Die dortige sog. „Kommunaltrasse“ wurde eingerichtet, um sie für den Lieferverkehr, Taxen, Busse und Radfahrer befahrbar zu machen.

Die örtlichen Gegebenheiten in der Otto-Wels-Straße sind mit denen in der Mönckebergstraße nicht vergleichbar, die Otto-Wels-Straße ist keine Einkaufsstraße. Daher scheidet weitere Überlegungen bezüglich der Einrichtung als „Kommunaltrasse“ aus!

5. Welche weiteren Möglichkeiten sehen die zuständigen Fachbehörden, die Unfallgefahren auf der Otto-Wels-Straße – und somit im Stadtpark – zu reduzieren?

Welche konkreten Maßnahmen (bspw. Verbot für Lkw) könnten dafür ergriffen werden?

6. Welche weiteren Möglichkeiten sehen die zuständigen Fachbehörden, die Lärm- und Schadstoffemissionen in den Stadtpark, die vom Verkehr der Otto-Wels-Straße ausgehen, zu reduzieren?

Welche konkreten Maßnahmen (bspw. Verbot für Lkw) könnten dafür ergriffen werden?

Zu 5. und 6.

Die Otto-Wels-Straße ist heute schon im gesamten Verlauf durch Z 253 in beide Richtungen für Kraftfahrzeuge über 7,5 t gesperrt (Anlieger frei).

Weitere Überlegungen zur Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen gibt es bei der Straßenverkehrsbehörde nicht.

Auswertung der Verkehrsunfalldaten

Folgend wird die aktuelle Verkehrsunfallauswertung der Otto-Wels-Straße für den Zeitraum vom 01.01.2012 bis 31.12.2014 dargestellt. Die Daten sind der Datenbank EUSKA (Elektronische Unfalltypensteckkarte) entnommen. Hierbei werden generell die vergangenen drei Kalenderjahre betrachtet.

Der in der Anfrage der Bezirksversammlung erwähnte Unfall vom 16.04.2015 ist in der Datenbank noch nicht abfragbar. Eine Sichtung der Unfallakte hat jedoch ergeben, dass zur fraglichen Zeit ein Kraftfahrer vor dem ersten Fußgängerüberweg im Bereich des Planetariums angehalten hatte und gerade wieder angefahren war, als am zweiten Fußgängerüberweg eine von rechts kommende Radfahrerin ungebremst fahrenderweise (verbotswidrig) die Fahrbahn kreuzte und mit dem Fahrzeug zusammenstieß.

Im Verlauf der Otto-Wels-Straße auf einer Länge von ca. 900 Metern wurden im genannten Zeitraum 125 Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen. Es zeigen sich mehrere Brennpunkte bei den Verkehrsunfällen (VU).

Unfallhäufungsstellen (UHS) sind nur die Bereiche um die Fußgängerüberwege beim Planetarium (7 VU mit Verletzten, 16 VU im Längsverkehr) und um den nördlichen, zwischen Planetariumswiese und Jahnring gelegenen Fußgängerüberweg (8 VU mit Verletzten, 15 VU im Längsverkehr).

Weniger auffällig ist der Fußgängerüberweg beim Landhaus Walter, bei dem es sich aktuell nicht mehr um eine Unfallhäufungsstelle handelt.

62 Unfälle ereigneten sich im Längsverkehr, hauptsächlich im Bereich der vorgenannten Fußgängerüberwege und am nördlichen Streckenende. Ein Großteil davon war zurückzuführen auf die Ursachen „nichtangepasste Geschwindigkeit“ und „ungenügender Sicherheitsabstand“.

Fußgänger und Radfahrer sind insgesamt an den Unfällen nur in geringer Zahl beteiligt (12 Radfahrer, 5 Fußgänger von insgesamt 254 Beteiligten), werden dann allerdings häufig verletzt (Radfahrer 10, Fußgänger 2).

Bei allen Verkehrsunfällen, bei denen Radfahrer auf den Fußgängerüberwegen verletzt wurden, waren sie (Mit-)Verursacher der Unfälle, da sie die Fahrbahn im Bereich der Fußgängerüberwege –verbotswidrig- fahrenderweise kreuzten!

Insgesamt wurden auf der Strecke 18 VU durch ruhenden Verkehr registriert, zudem 26 sonstige Unfälle, von denen die meisten ebenfalls mit Fahrzeugen im ruhenden Verkehr verbunden sind.

Hierbei handelt es sich überwiegend um Unfälle mit Fahrzeugen, die aus den Parkstreifen auf die Fahrbahn fahren.

Die zeitliche Auswertung der VU ergibt eine Häufung in den Zeiten von 07:00 – 10:00 Uhr, von 12:00 – 14:00 Uhr und von 16:00 – 18:00 Uhr.

Offizielle, von der hierfür zuständigen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation erhobene Daten zur Verkehrsbelastung in der Otto-Wels-Straße liegen nicht vor.

Aktuelle Geschwindigkeitsmessungen

Zur Darstellung des aktuellen Geschwindigkeitsniveaus führte das PK 33 drei Messzyklen mit dem Temposys-Gerät durch. Bei diesem Gerät handelt es sich um ein Geschwindigkeitsmessgerät mit Display, welches die gemessenen Fahrzeuggeschwindigkeiten dem jeweiligen Fahrer anzeigt.

Bei Überschreiten des eingestellten Messwerts erfolgt keine fotografische Beweissicherung, eine Verfolgung der Ordnungswidrigkeit findet nicht statt.

In einem internen Speicher können für statistische Auswertungen allgemeine Daten gespeichert werden, ohne dass einzelne Verkehrsteilnehmer identifiziert werden können:

	Messzyklus	Messort	Anzahl gemessener Fzge. (pro 24 Std.)	Durchschnittsgeschw.	Vmax	V85-Wert
1	Di. 07.07. – Do. 09.07.15	UHS nördlicher Fußgängerüberweg, in beide Richtungen	14955 (ca. 7500)	38 km/h	<85 km/h um 21:00 Uhr	48 km/h
2	Fr. 10.07. – Mi. 15.07.15	UHS nördlicher Fußgängerüberweg, in beide Richtungen	32967 (ca. 6600)	40 km/h	<95 km/h um 06.00 Uhr	48 km/h
3	Do. 16.07 – So. 19.07.15	UHS Fußgängerüberwege Planetarium	34474 (ca. 11500)	35 km/h	<95 km/h um 02.00 Uhr	48 km/h

Erläuterungen:

- Vmax = maximal gemessene Geschwindigkeit
- V85-Wert = Dieser Wert bildet die Geschwindigkeit ab, die von 85 % der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird.

Fazit

- Nach Auswertung der Verkehrsunfalldaten und der aktuellen Verkehrssituation in der Otto-Wels-Straße ergibt sich für die Straßenverkehrsbehörde (StVB) folgendes Bild:
- Die Otto-Wels-Straße ist in ihrem Gesamtverlauf eine durch Verkehrsunfälle hoch belastete Straße.
- Verkehrsunfälle mit Verletzten ereigneten sich überwiegend im Bereich der Fußgängerüberwege. Hierbei handelt es sich häufig um Auffahrunfälle. Bei diesen Unfällen werden als Unfallursache standardisiert „nichtangepasste Geschwindigkeit“ bzw. „ungenügender Sicherheitsabstand“ registriert.
- Die anderen im Bereich der Fußgängerüberwege verletzten Personen sind überwiegend Radfahrer, die alle durch ihr Fehlverhalten eine (Mit-) Ursache gesetzt haben.
- Der Straßenzug weist auf einer Gesamtstreckenlänge von 900 m insgesamt fünf Fußgängerüberwege auf.
- Der Straßenzug nimmt nördlich und südlich des Planetariums einen S-Kurvenverlauf, der bei höherer Geschwindigkeit unweigerlich eine Sichteinschränkung zur Folge hat.
- Aufgrund unmittelbar am Fahrbahnrand nicht vorhandener Gehwege bzw. der unmittelbar angrenzenden Grünbepflanzung, müssen die Personen, die ihre Fahrzeuge im

Parkstreifen verlassen oder erreichen wollen, zum Teil etliche Meter auf der Fahrbahn zu Fuß zurücklegen.

- Die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit liegt deutlich unter 50 km/h.
- Die (inoffiziell) festgestellte Verkehrsbelastung ist an Wochentagen deutlich höher als am Wochenende.
- Die Otto-Wels-Straße ist eine wichtige Querverbindung zwischen den Stadtteilen Barmbek/Winterhude und Alsterdorf. Eine Sperrung dieser Straße für den Durchgangsverkehr hätte eine zusätzliche Belastung der Ausweichstrecken zur Folge.
- Deshalb kann auf die Otto-Wels-Straße als allgemeine Verkehrsverbindung nicht verzichtet werden

Die StVB stimmt dem Antrag der Bezirksversammlung Hamburg-Nord zu, in der Otto-Wels-Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (Tempo-30-Strecke) anzuordnen. Diese Geschwindigkeitsbeschränkung wird täglich in der Zeit von 06:00 – 22:00 Uhr im Straßenverlauf gelten. Hierdurch ergibt sich eine (positive) Verstetigung der Geschwindigkeit im Straßenzug.

Rechtsgrundlage hierfür ist § 45 Absatz 1 und 3 StVO i.V.m. § 45 (9) StVO aufgrund der dargestellten Verkehrsunfalllage, siehe auch Ausführungen zu 1.

Die StVB erwartet aufgrund dieser Beschränkung eine Verbesserung der Verkehrssicherheit und damit einhergehend einen Rückgang der Verkehrsunfallzahlen.

Zudem empfiehlt die StVB folgende Überprüfungen und Umgestaltungsmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch die zuständigen Stellen:

1. Überprüfung der Beleuchtung, insbesondere an den FGÜ durch den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG).

Die StVB wird diesbezüglich Kontakt zum LSBG aufnehmen.

2. Überprüfung der Sichtverhältnisse und Freihalten bzw. Vergrößern der Sichtdreiecke durch das Bezirksamt:

Hierzu empfiehlt die StVB den regelmäßigen Rückschnitt der Bepflanzungen im Nahbereich der FGÜ oder den Austausch von Buschwerk gegen Bodendecker.

Weiter sollten die Parkstreifen, die bis unmittelbar an die FGÜ heranreichen, auf beiden Fahrbahnseiten um mindestens einen Stellplatz baulich verkürzt werden. Alternativ ist auch die Einrichtung von Fahrradabstellplätzen mit Fahrradbügeln auf diesen Flächen denkbar.

Die Behörde für Umwelt und Energie nimmt zur Ziffer 6. Der Anfrage wie folgt Stellung:

Zu 6.:

Lärmemissionen

Über die im Antrag genannten Maßnahmen der Verkehrsmengenreduzierung und der Geschwindigkeitsherabsenkung hinaus, die in der Zuständigkeit der BWVI bzw. der BIS liegen, wäre eine weitere Möglichkeit der Reduzierung der Lärmemissionen das Aufbringen von lärm-mindernden Belägen. Für die Durchführung dieser Maßnahme sind die BWVI und der LSBG zuständig. Der Lärmaktionsplan sieht im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung ein LKW-Führungskonzept mit Bündelung des LKW-Verkehrs auf vorzugsweise zu nutzenden und hinsichtlich Lärm (und Luftschadstoffen) unsensiblen Routen vor. Für die Umsetzung ist die BWVI zuständig.

Schadstoffemissionen

Die Umsetzung einer verkehrsreduzierenden Maßnahme wie z.B. ein LKW-Fahrverbot ist über eine Minderung der Luftbelastung nicht zu begründen. Zwar liegen Luftschadstoffmessungen für die Otto-Wels-Straße direkt nicht vor, jedoch kann durch Heranziehung der Passivsammlermessungen im Stadtpark im Zeitraum 04/2010 bis 04/2011 zur Ermittlung der Hintergrundbe-

lastung ($21 \mu\text{g (NO}_2\text{)/m}^3$) und durch den Vergleich von Straßenabschnitten ähnlicher Verkehrsbelastung abgeschätzt werden, dass die Schadstoffbelastung unter den Grenzwerten der 39. BImSchV liegt.

Bezirksabgeordnete Thorsten Schmidt, Yvonne Behla, Ingo Hemesath, Sina Imhof, Dr. Anil Kaputanoğlu, Timo B. Kranz, Jessica Kratt, Christoph Reiffert, Michael Schilf, Michael Werner-Boelz, Carmen Wilckens

Anlage/n:

Keine