



POLIZEI
Hamburg

Falls verzogen, nicht nachsenden, sondern mit neuer Anschrift zurücksenden
Polizei Hamburg, VD 52, Postfach 60 02 80, D - 22202 Hamburg

LANDESBETRIEB STRAßEN, BRÜCKEN
UND GEWÄSSER
Geschäftsbereich Straßen
Planung und Entwurf Stadtstraßen
LSBG / S 2

Verkehrsdirektion / VD 520
Zentrale Straßenverkehrsbehörde

Stresemannstraße 341
D - 22761 Hamburg
040 – 428 65 – 54 (Durchwahl)
040 – 428 65 – 54
vd52@polizei.hamburg.de

Ihr Ansprechpartner: [REDACTED]
Haus A, 2. Etage, Raum 203

Hamburg, den 11.02.2009

nachrichtl.: PK 213 und PK 253 (per Email – wenn ohne Lageplan)

Straßenverkehrsbehördliche Anordnung zur Änderung der Schlussverschickung
- Schreiben Ing.-Büro Schmeck im Auftrag von LSBG / S 2 vom 02.02.09 -

**Förderung des Radverkehrs: Bahrenfelder Chaussee / Stresemannstraße
von Von-Sauer-Straße bis Alsenstraße**

Lagepläne 08 / 2 / 601-02-01 bis 601-02-12 vom 02.02.09 (Druckdatum)

Im Einvernehmen mit den örtlichen Straßenverkehrsbehörden (PK 213 und PK 253) stimmen wir den in den Lageplänen eingetragenen Verkehrzeichen und Verkehrseinrichtungen zu und erteilen die hierfür erforderliche straßenverkehrsbehördliche Anordnung gem. § 45 (3) Straßenverkehrsordnung (StVO). Die bestehenden Anordnungen vom 15.10.08 (PK 21), 22.10.08 (VD 52) und 13.11.08 (PK 25) werden hierdurch ersetzt.

Die Einzelanordnungen zu den signalisierten Bereichen werden bzw. sind Bestandteil dieser Gesamtanordnung.

Hinweis: Die dem ruhenden Verkehr dienenden Verkehrszeichen, sowie ggf. im Lageplan eingetragene Verkehrseinrichtungen gemäß § 43 (1) StVO (wie z.B. Absperrpfosten, Schranken, Bügel, Fußgängerschutzgitter pp.), sind nicht Bestandteil dieser Anordnung. Sollten aus Sicherheitsgründen oder zum Schutz einzelner Wegflächen Absperrreinrichtungen erforderlich sein, werden diese gesondert vom PK 213 bzw. 253 geprüft und in Abstimmung mit der Straßenbaubehörde angeordnet.



Begründung:

Die Stresemannstraße ist eine vierstreifige Hauptverkehrsstraße mit überörtlicher Bedeutung. Aufgrund der Verkehrsstärken (39.000 Kfz/24h), der LKW-Belastung (4 %), der Verkehrsbedeutung der Straße und der eingeschränkten Fahrbahnbreiten ist eine Entzerrung des Verkehrs erforderlich, da für den Radfahrer auf der Fahrbahn ein gesteigertes Risiko besteht. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist daher eine getrennte Führung des Radverkehrs erforderlich und die Anordnung einer **Radwegebenutzungspflicht** unerlässlich.

Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind unzureichend, sie entsprechen nicht den Anforderungen der VwV-StVO und der PLAST 9, wodurch die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs abschnittsweise beeinträchtigt wird. Mit dem Ausbau wird die Herstellung eines durchgängigen Radwegs in Regelbreite mit einheitlicher Oberflächenbefestigungen und entsprechenden Sicherheitsabständen angestrebt. Aufgrund der örtlichen Randbedingungen ist dieses jedoch nicht in allen Bereichen des überplanten Abschnitts möglich, so dass jeweils auf kurzen Abschnitten die Mindestmaße unterschritten und auf einem Teilstück zwischen den Einmündungen Plöner Straße und Kohlentwiete gemeinsame Geh- und Radwege (benutzungspflichtig) eingerichtet werden müssen. Diese Einzelfälle wurden im Planungsverfahren sorgfältig geprüft und abgewogen, die Abweichungen von den Mindestmaßen sind dort zur Wahrung der Verkehrssicherheit unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit und der Umfeldnutzung erforderlich und verhältnismäßig.

Durch die Planung wird dem hohen Radverkehrsaufkommen auf diesem Abschnitt Rechnung getragen. Überall dort, wo es die Flächen zulassen und eine Randbebauung vorhanden ist, wird zum besonderen Schutz des Fußgängerverkehrs eine strikte Trennung hergestellt, um so die Anzahl der möglichen Konflikte zu reduzieren. Im östlichen Teilabschnitt, wo eine Wohnbebauung direkt an den öffentlichen Weg grenzt, ist diese Trennung besonders wichtig, da die Bewohner beim Verlassen der Hauseingänge sonst unmittelbar auf die Konfliktfläche treten würden.