



3-Plan Ottensen 71 | Prüfung einer Durchfahrtsperre in der Griegstraße

8.10.2022, Hamburg

Christoph Ludwig M.Sc.

Annika Meyborg M.A.

1. Grundlagen

2. Auswirkungen Weglängen Kfz

3. Auswirkungen Verkehrsbelastung Kfz

4. Auswirkungen auf andere Nutzergruppen

5. Auswirkungen auf Unfallzahlen

6. Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung

7. Fazit

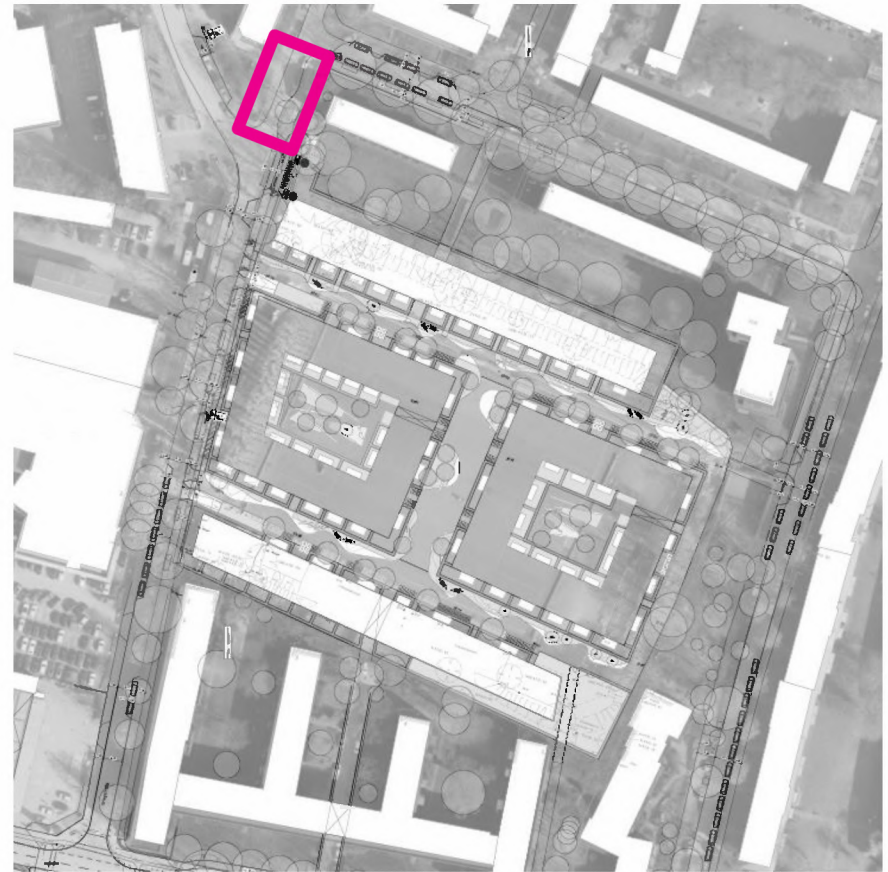
Im Zuge des Neubauprojekts Ottensen 71 werden die heutigen Hofportflächen der „Adolf-Jäger-Kampfbahn“ in ein Wohnquartier umgewandelt.

Das Quartier mit rund 320 Wohneinheiten ist im Inneren Kfz-frei geplant. Notwendige Stellplätze werden in der Tiefgarage untergebracht.

Aufgrund der Neubebauung entstehen im Umfeld höhere Verkehrsmengen. Zu Gunsten einer Verkehrsberuhigung im Bereich nördlich des Vorhabens wird über eine Sperrung der Ringstraße zwischen Friesenweg und Otawieweg nachgedacht.

Daher wird im Folgenden geprüft, ob diese Sperrung aufgrund des Neubauvorhabens

- 1) anzustreben ist und
- 2) welche verkehrstechnischen Auswirkungen dann zu erwarten wären.



Grundlagen Bestandssituation

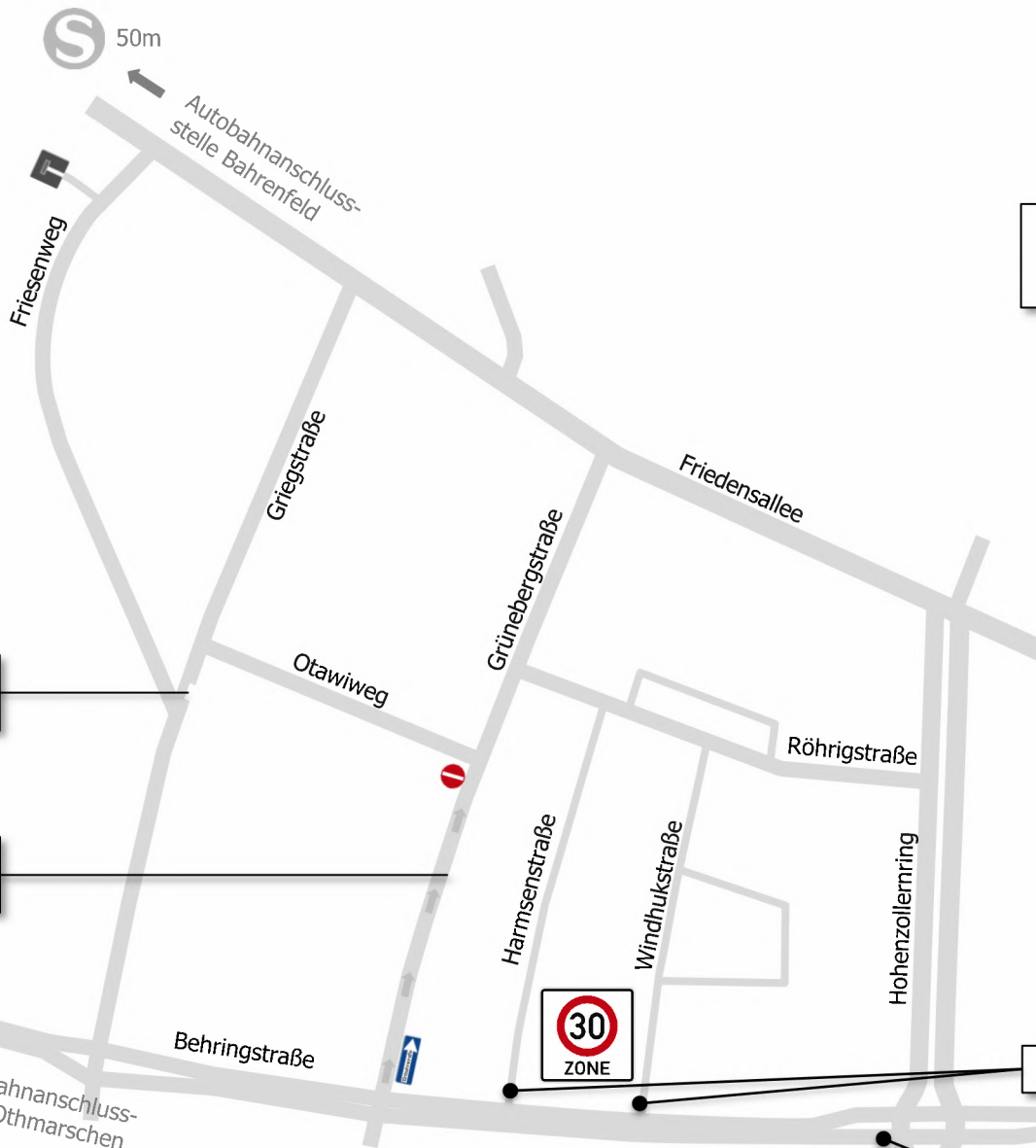


Gewerbepark
Othmarschen

Fahrbahn-
verengung

Einrichtungsverkehr zwischen
Otawiweg und Behringstraße

Autobahnanschluss-
stelle Othmarschen



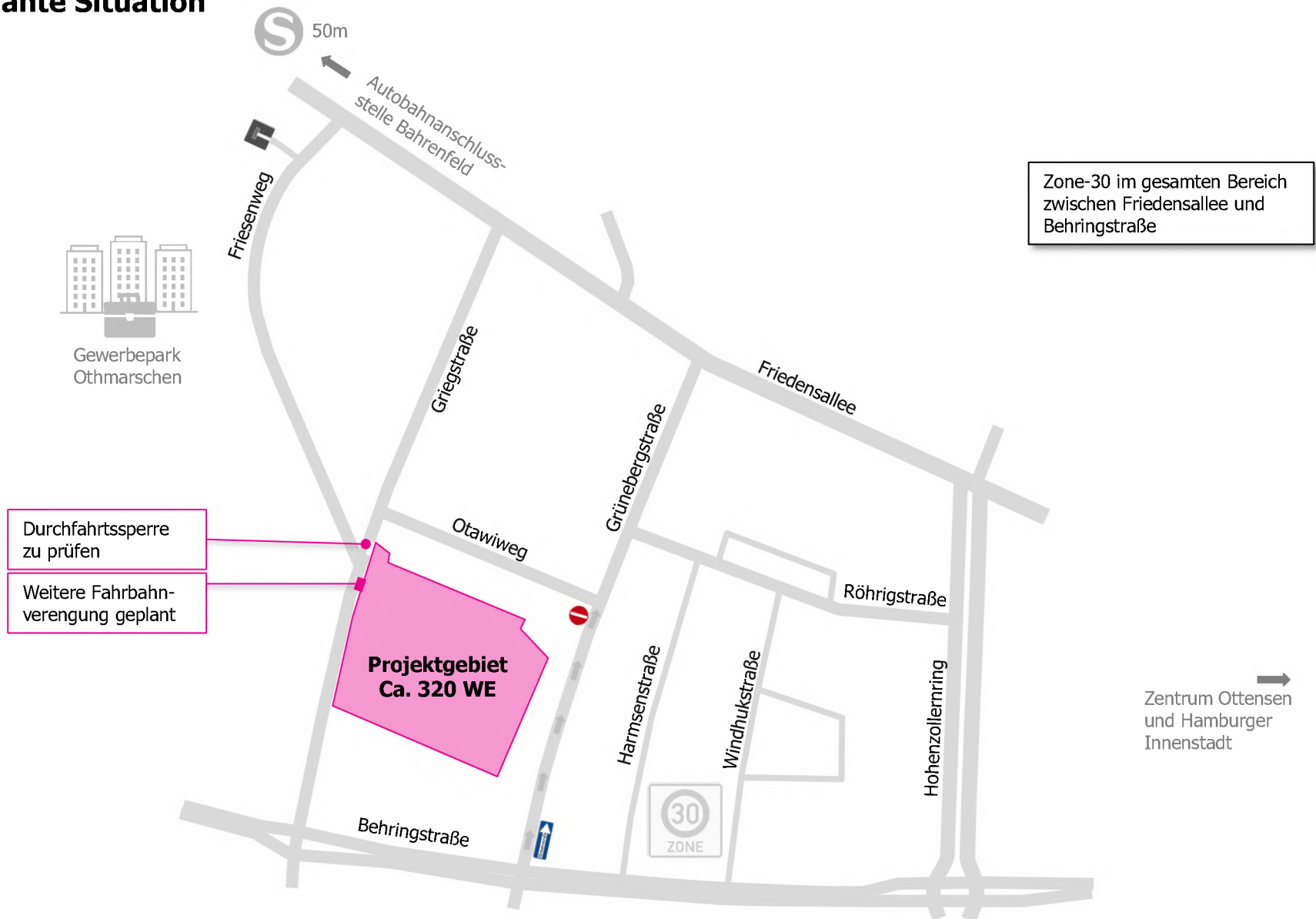
Zone-30 im gesamten Bereich
zwischen Friedensallee und
Behringstraße

Zentrum Ottensen
und Hamburger
Innenstadt

Rechtsausfahrgebot

Linksabbiegen in Hohenzollern-
ring Nord nicht möglich

Grundlagen geplante Situation



Grundlagen

Konzept „Mini-Holland“

Das Konzept der „Mini-Hollands“ wird in London seit 2013 im Rahmen eines Programmes zur Förderung des Radverkehrs nach niederländischem Vorbild eingesetzt. In 18 Londoner Außenbezirken soll mit einer Förderung von je rd. 30 Mio. EUR eine Änderung des Mobilitätsverhaltens der Londoner Bevölkerung weg von Pkw hin zum Rad- und Fußverkehr bewirkt werden. Dies soll erreicht werden, indem „die Straßen den Menschen durch verbesserte Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur wieder zurück gegeben werden“ (zit. ADFC .V.: InnoRAD-Factsheet 3/6, innovative Radverkehrslösungen auf Deutschland übertragen; Berlin 2020).

Die Maßnahmen umfassen dabei verschiedene Handlungsbereiche:

- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für Rad- und Fußverkehr
- Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs
- Stärkung nachbarschaftlicher Aktivitäten und Angebote u. a. zum Radfahren / -reparieren

In Deutschland werden bspw. mit den „Kiezblock-Initiativen“ in Berlin (in Anlehnung an das Konzept der „Superblocks“ in Barcelona) ähnliche Konzepte verfolgt. In Hamburg wären u. a. „Superbüttel“ und „Ottensen macht Platz“ zu nennen.



1. Grundlagen

2. Auswirkungen Weglängen Kfz

3. Auswirkungen Verkehrsbelastung Kfz

4. Auswirkungen auf andere Nutzergruppen

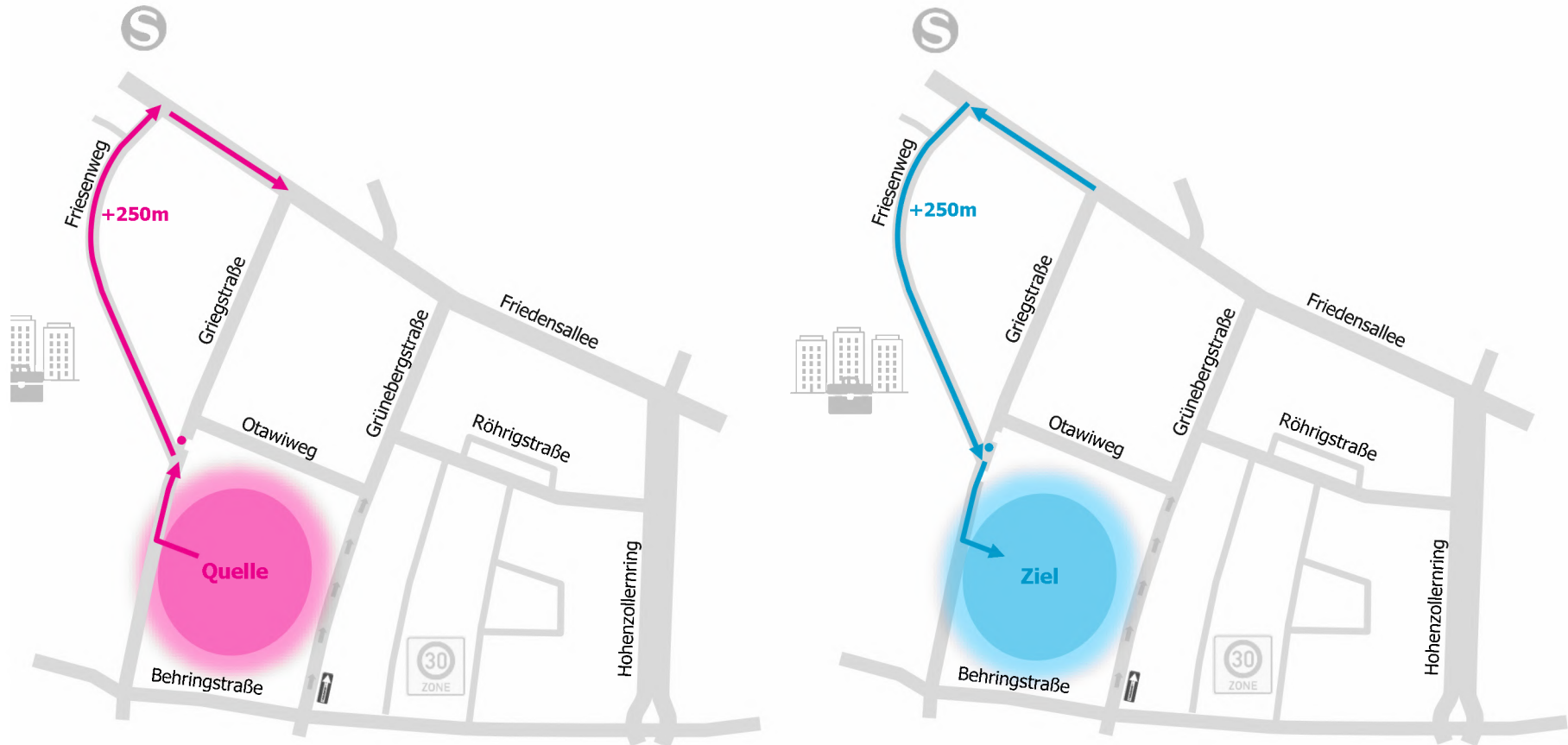
5. Auswirkungen auf Unfallzahlen

6. Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung

7. Fazit

Auswirkungen Wegelängen Kfz Umwegrouten neues Quartier

Für das neue Quartier besteht durch die Sperrung keine direkte Durchwegbarkeit auf der Griegstraße in Richtung Norden für Kfz-Verkehr. Die Umwegroute über den Friesenweg stellt eine Streckenverlängerung von ca. 250 m dar.



→ Die Verlängerung der Wegstrecken für die zukünftigen Bewohnenden des Neubauquartiers in Richtung Norden um 250 m für Kfz-Fahrten ist als hinnehmbar zu bewerten.

Auswirkungen Wegelängen Kfz Umwegrouten Röhrigviertel

Für das Röhrigviertel besteht kaum eine Notwendigkeit für Umwege. Ausnahmen stellen lediglich direkte Ziele bzw. Quellen im Friesenweg sowie in der südlichen Griegstraße dar. Es ist jedoch zu erwarten, dass diese Wege aufgrund der geringen Distanz von bis zu 750 m überwiegend zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden, so dass dies eher eine theoretische Überlegung bleibt. Die Durchwegung an den Pollern ist für Fuß- und Radverkehr gegeben.



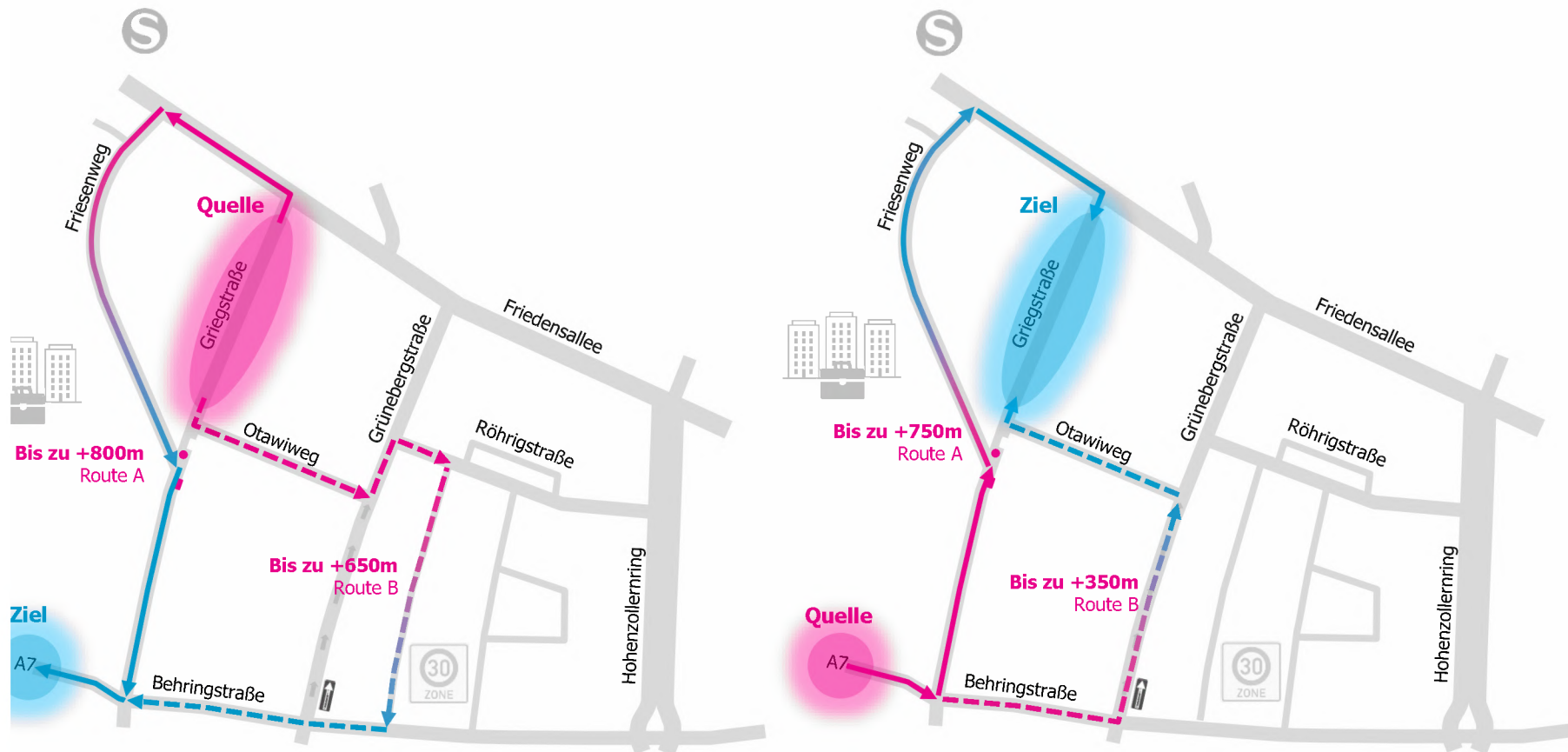
→ Die Bewohnenden des Röhrigviertels müssen in der Praxis nahezu keine Umwege in Kauf nehmen.

Auswirkungen Wegelängen Kfz

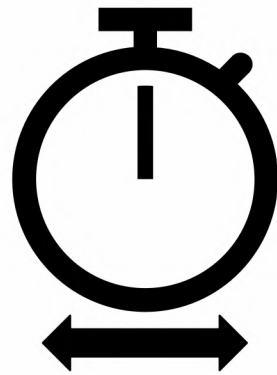
Umwegrouten Griegstr. Nord in/aus Richtung Südwesten

Die längsten Umwege müssen aus der nördlichen Griegstraße kommend (Quelle) in Richtung westliche Behringstraße in Kauf genommen werden. Dazu gehört ebenso die Autobahnanschlussstelle Othmarschen, wobei hier jedoch die nördlich gelegene Anschlussstelle Bahrenfeld als Alternative genutzt werden kann.

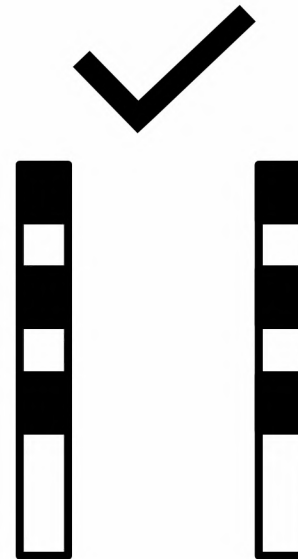
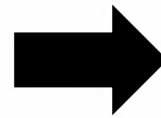
Alle anderen Fahrrichtungen führen zu wenig bis keiner Umwegnotwendigkeit.



→ Die Bewohnenden der nördlichen Griegstraße müssen Umwege in Richtung Südwesten von bis zu 800m (Worst-Case bei Startpunkt direkt vor Sperrung) in Kauf nehmen.



Aufgrund der Sperrung
entstehen nur
geringfügige
Einschränkungen der
Erreichbarkeit.



Die Sperrung
erscheint möglich.

1. Grundlagen

2. Auswirkungen Weglängen Kfz

3. Auswirkungen Verkehrsbelastung Kfz

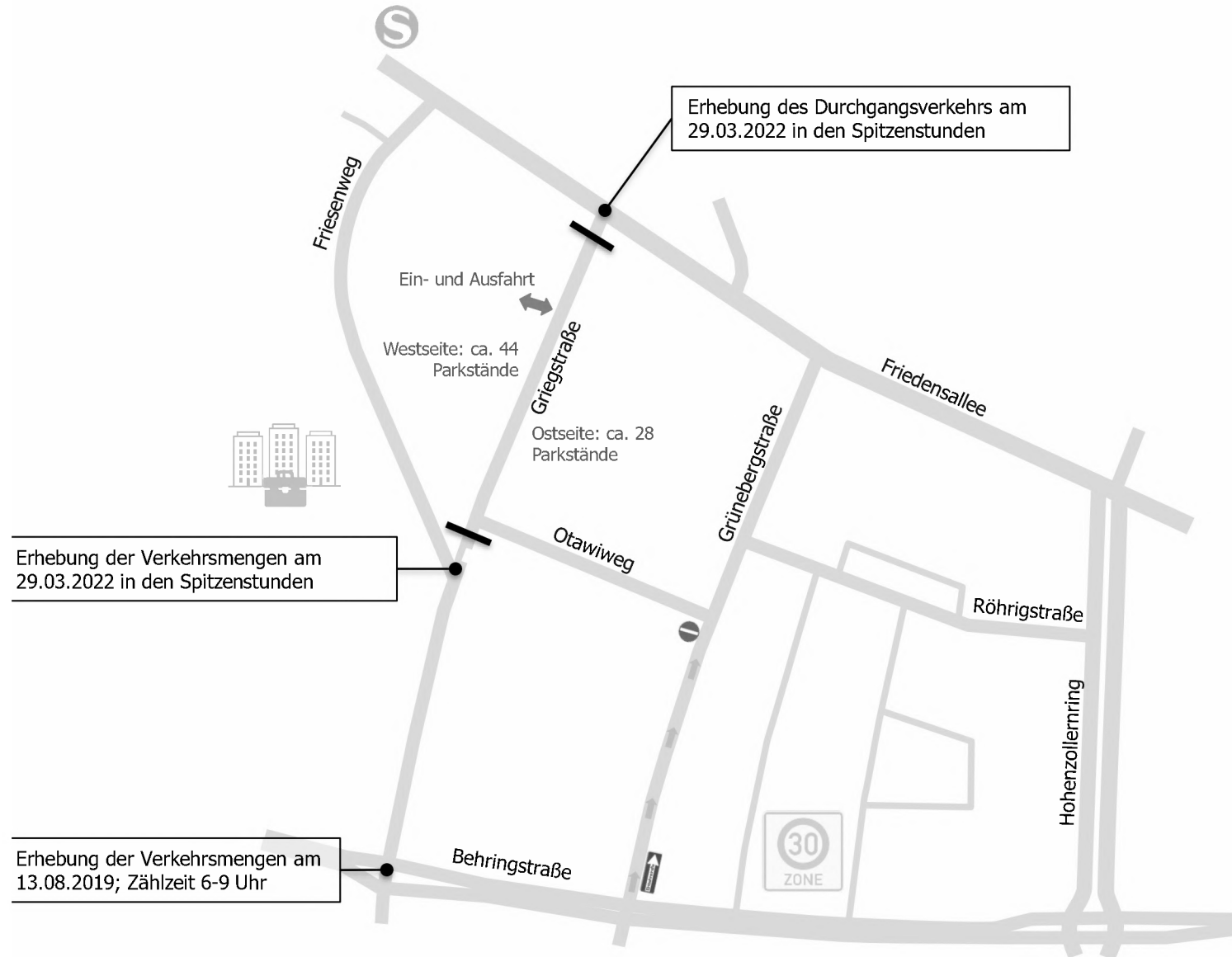
4. Auswirkungen auf andere Nutzergruppen

5. Auswirkungen auf Unfallzahlen

6. Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung

7. Fazit

Auswirkungen Verkehrsbelastung Kfz /orhandene Verkehrserhebungen



Auswirkungen Verkehrsbelastung Kfz

Einschränkungen der Verkehrserhebung am 29.03.2022

Einschränkung 1 | Corona

Zum Zeitpunkt der Erhebung ist von einem Einfluss aufgrund der Corona-Pandemie auszugehen. Die Verkehrszahlen liegen daher tendenziell etwas niedriger als vor der Pandemie.

Einschränkung 2 | Baustelle

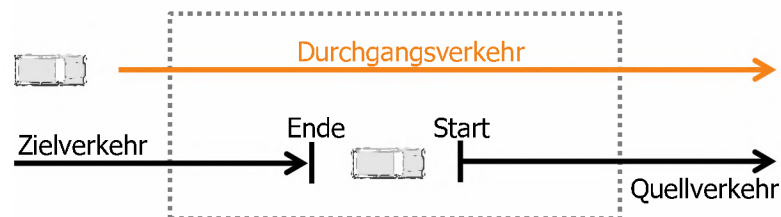
Aufgrund einer Baustelle waren zum Zeitpunkt der Verkehrserhebung am 29.03.2022 rund 15-20 Parkstände in der nördlichen Griegstraße nicht anfahrbar. Es ist davon auszugehen, dass die Quell-/Zielverkehre im Zeitraum der Erhebung folglich geringfügig (nicht maßgeblich) niedriger waren als üblich.



Auswirkungen Verkehrsbelastung Kfz

Ermittlung des „Durchgangsverkehrs“ anhand einer Videoerhebung

Um zu überprüfen, wie viele Fahrzeuge durch einen Poller andere Routen fahren müssten, wurde der Durchgangsverkehr in der nördlichen Griegstraße anhand der Erhebungen der angrenzenden Knotenpunkte ermittelt. Es ist davon auszugehen, dass alle anderen Fahrten (Quell- und Zielverkehr) trotz Poller tendenziell in die Griegstraße ein- bzw. ausfahren würden.



- Erfassung der Fahrzeuge in den Zufahrtsbereichen der Straße Friedensallee bzw. Friesenweg
- Erhebungstag: Donnerstag, 29.03.2022
- Zeit der Erfassung: 7:00 – 11:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr
- Definitionen: Quellverkehr = ausfahrende Kfz
Zielverkehr = zufahrende Kfz
Durchgangsverkehr = Kfz, die innerhalb von 3 Minuten beide Zählstellen durchfahren

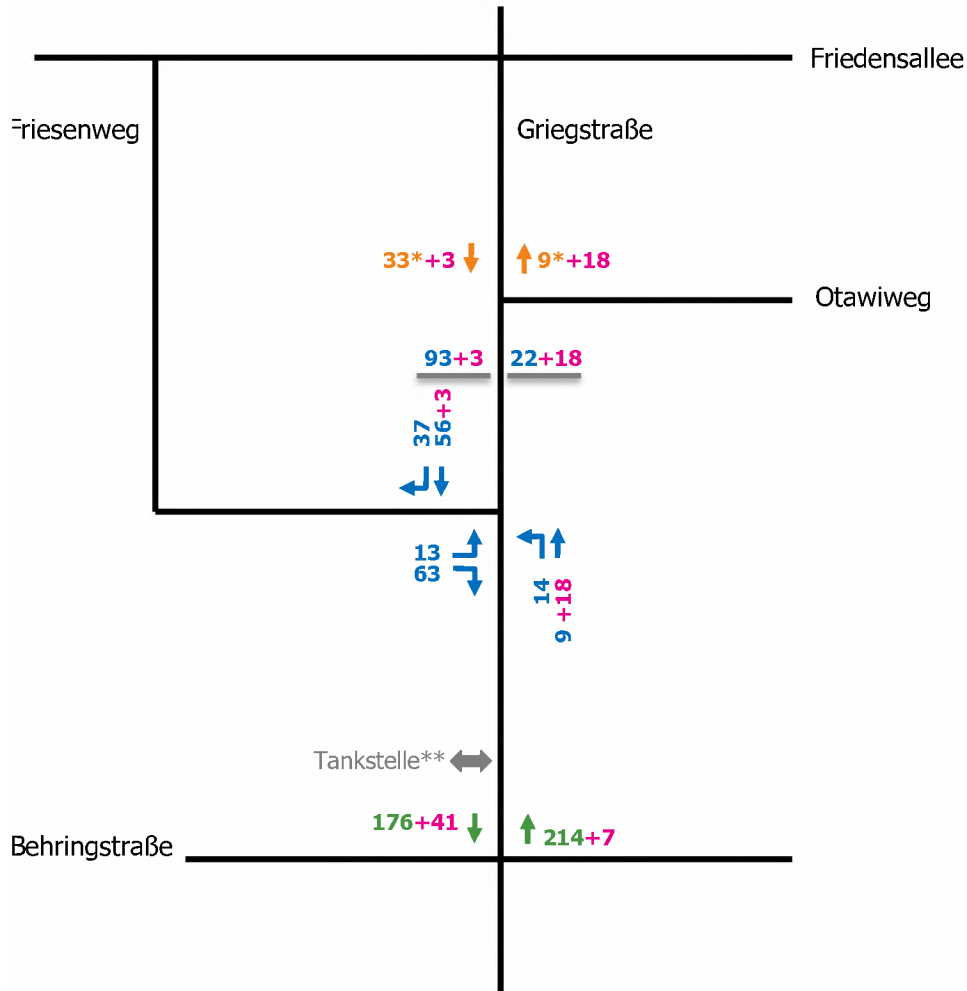




Videoaufnahmen:

- Zählstelle 1 (Nord):
- Zählstelle 2 (Süd):

	In Richtung N	In Richtung S	Summe
• 7:30 – 8:00 Uhr:	6 Kfz	8 Kfz	14 Kfz
• 8:00 – 8:30 Uhr:	5 Kfz	18 Kfz	23 Kfz
• 8:30 – 9:00 Uhr:	4 Kfz	15 Kfz	19 Kfz
• 9:00 – 9:30 Uhr:	9 Kfz	18 Kfz	27 Kfz
	24 Kfz	59 Kfz	83 Kfz



Interpretation

- Deutlich höhere Verkehrsmengen in der Zählung 2019 am Knoten Behringstraße als in der nördlicheren Zählung 2022. Das liegt vermutlich an der Zufahrt / Ausfahrt zur Tankstelle** aber auch an der Baustelle sowie der Corona-Pandemie.
- Hoher Anteil der Verkehre Griegstraße (grob 2/3) sind Ziel- und Quellverkehre
- Es sind deutlich mehr Fahrzeuge in Richtung Süden unterwegs
- Eine unerwartet hohe Anzahl an Kfz fährt von der nördlichen Griegstraße in den Friesenweg und eine geringere Anzahl auch umgekehrt

→ 136 Kfz (davon 63 im Durchgangsverkehr) könnten aufgrund des Pollers in der Morgenspitze nicht durchweg. 73 Kfz-Fahrten davon beginnen bzw. enden in der nördlichen Griegstraße.

Verkehrserhebung am 29.03.2022

Morgenspitze 8-9 Uhr

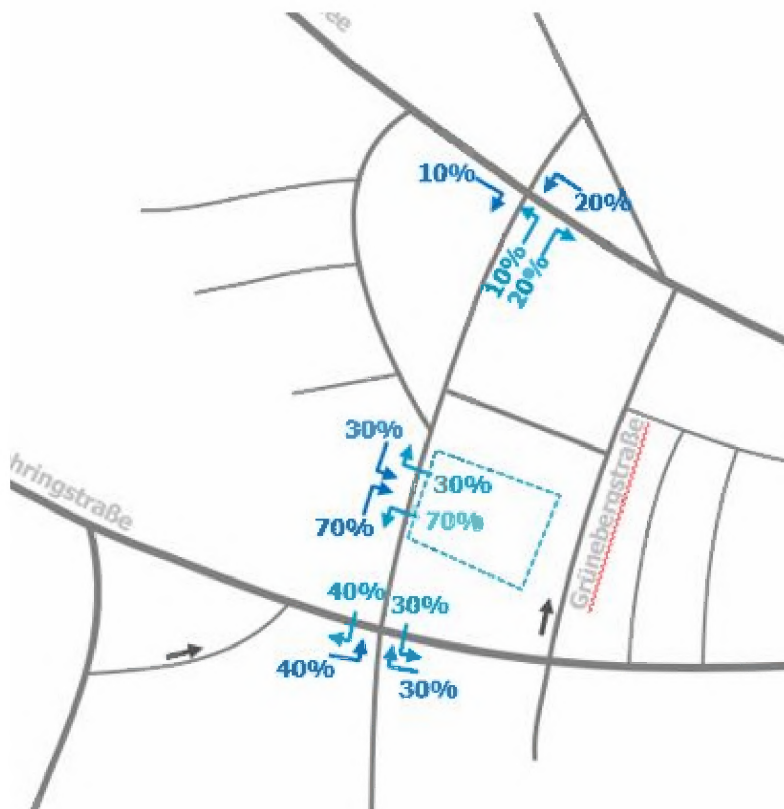
*Davon ausschließlich Durchgangsverkehr
Zählzeit von 8-9 Uhr

Prognoseverkehre Neubauvorhaben (ohne Kita)

Morgenspitze 7-8 Uhr

Verkehrserhebung 13.08.2019;

Morgenspitze 8-9 Uhr



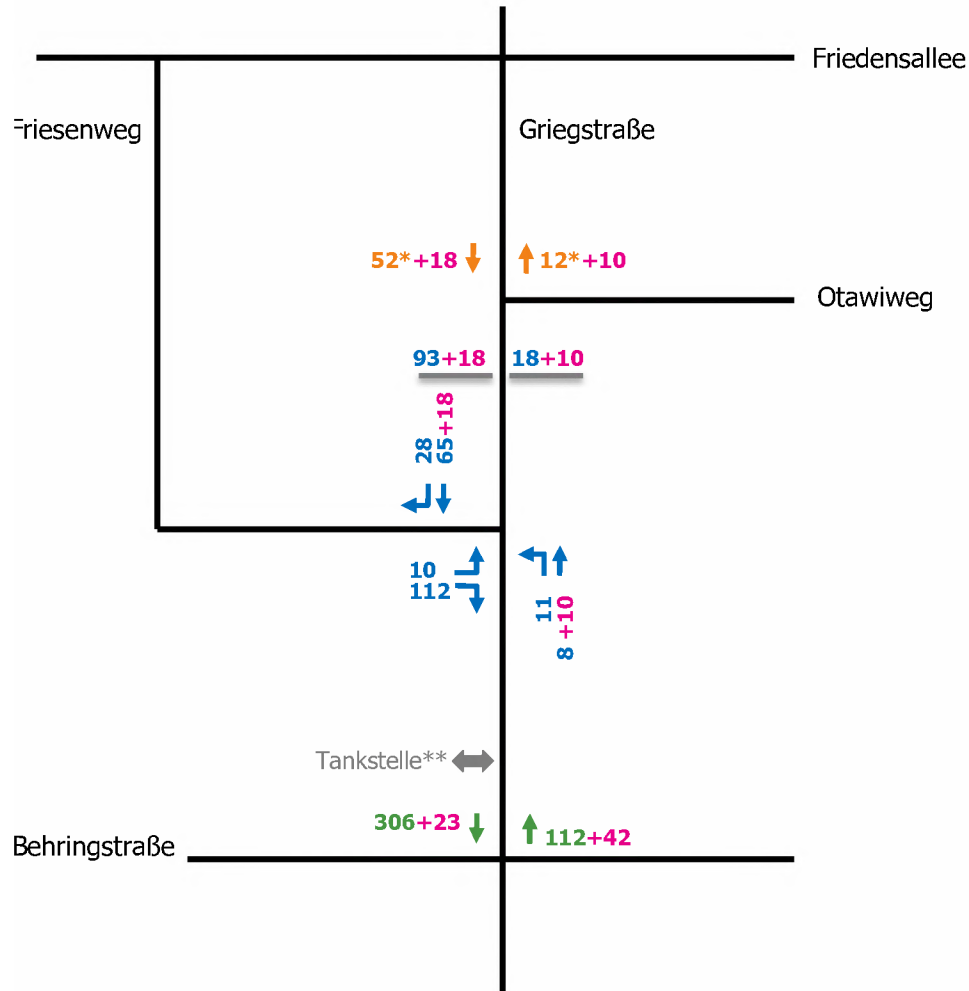
Summe	Lieferfahrten (Entsorgung, Paketlieferung, Möbeltransport etc.)
1	0
1	0
0	0
1	0
4	0
20	0
67	1
69	2
47	3
36	3
36	3
38	3
49	2
55	2
46	2
50	2
87	2
93	2
67	1
48	1
27	0
18	0
18	0
9	0
890	30

Stunde	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]
00:00 - 01:00	0	1
01:00 - 02:00	0	1
02:00 - 03:00	0	0
03:00 - 04:00	1	0
04:00 - 05:00	4	0
05:00 - 06:00	19	1
06:00 - 07:00	63	5
07:00 - 08:00	59	10
08:00 - 09:00	35	12
09:00 - 10:00	23	13
10:00 - 11:00	19	16
11:00 - 12:00	15	24
12:00 - 13:00	17	33
13:00 - 14:00	24	31
14:00 - 15:00	26	19
15:00 - 16:00	21	29
16:00 - 17:00	27	60
17:00 - 18:00	33	60
18:00 - 19:00	21	46
19:00 - 20:00	20	28
20:00 - 21:00	10	17
21:00 - 22:00	4	15
22:00 - 23:00	2	16
23:00 - 24:00	1	8
Summe	445	445


Videoaufnahmen:

- Zählstelle 1 (Nord):
- Zählstelle 2 (Süd):

	In Richtung N	In Richtung S	Summe
• 16:30 – 16:45 Uhr:	2 Kfz	12 Kfz	14 Kfz
• 16:45 – 17:00 Uhr:	4 Kfz	15 Kfz	19 Kfz
• 17:00 – 17:15 Uhr:	2 Kfz	7 Kfz	9 Kfz
• 17:15 – 17:30 Uhr:	2 Kfz	12 Kfz	14 Kfz
• 17:30 – 17:45 Uhr:	4 Kfz	18 Kfz	22 Kfz
• 17:45 – 18:00 Uhr:	5 Kfz	10 Kfz	15 Kfz
	19 Kfz	74 Kfz	93 Kfz



Interpretation

- Deutlich höhere Verkehrsmengen in der Zählung 2019 als in der Zählung von 2022. Das liegt vermutlich u.a. an der Zufahrt / Ausfahrt zur Tankstelle**; kein Spiel von Altona 93 an dem Tag;
- Abendspitze deutlich höherer Anteil an Durchgangsverkehr mit rund 50-70%. In der Morgenspitze eher bei 1/3;
- Auch in der Abendspitze sind deutlich mehr Fahrzeuge in Richtung Süden unterwegs.

→ 139 Kfz (davon 92 im Durchgangsverkehr) könnten aufgrund des Pollers in der Abendspitze nicht durchweg. 47 Kfz davon beginnen bzw. enden in der nördlichen Griegstraße.

Anmerkung: Spitzenstunden der einzelnen Erhebungen wurden überlagert.

Verkehrserhebung am 29.03.2022

Abendspitze 16:45 - 17:45

***Davon ausschließlich Durchgangsverkehr**

Zählzeit von 16:45 - 17:45

Prognoseverkehre Neubauvorhaben (ohne Kita),

Abendspitze 17-18 Uhr

Verkehrserhebung 13.08.2019;

Abendspitze 16:30 - 17:30

→ Richtung Süden wird die nördliche Griegstraße in beiden Spitzenstunden deutlich häufiger befahren als in Richtung Norden.

Der hohe Anteil an Quell- und Zielverkehr ist vermutlich durch die hohe Anzahl an Parkständen und deren in die Spitzenstunden fallenden Umschlagzeit zu erklären. Demnach wäre von einem relativ hohen Anteil an parkenden Verkehren und aber auch insgesamt an Parksuchverkehr auszugehen. Dies würde auch die hohe Anzahl an Fahrzeugen erklären, die aus der nördlichen Griegstraße in den Friesenweg rechts abbiegen.

→ **Sperrung würde Parksuchverkehr in der nördlichen Griegstraße verringern.**

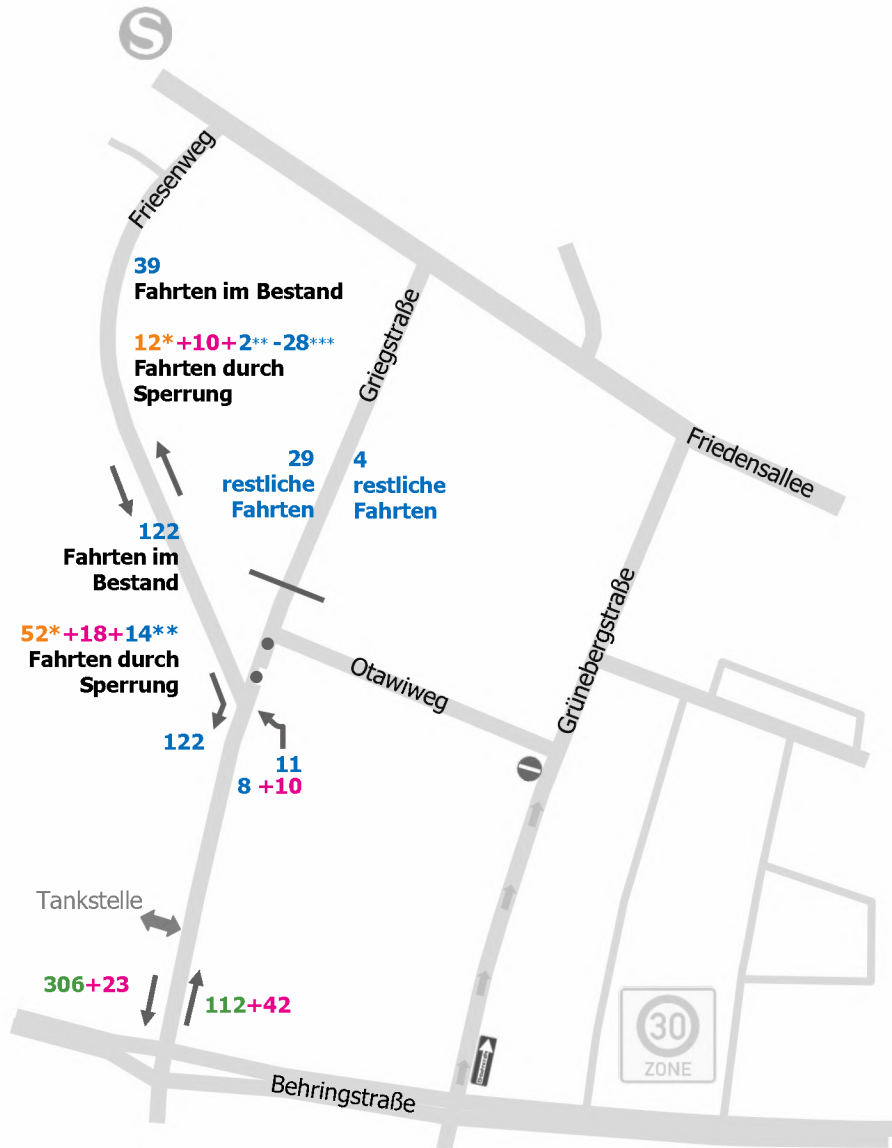
Unter Berücksichtigung des Prognoseverkehrs durch das Neubauvorhaben würden in der Morgenspitze voraussichtlich rund 60 und in der Abendspitze rund 90 Fahrten (entspricht dem Durchgangsverkehr) über den Friesenweg ausweichen.

Damit kann in der nördlichen Griegstraße von einer verkehrstechnisch nicht maßgeblichen, aber insgesamt wahrnehmbaren Entlastung (im Vergleich zum Prognosefall ohne Sperrung) ausgegangen werden.

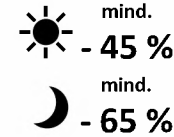
Es ist zudem davon auszugehen, dass ein Anteil der Quell- und Zielverkehre in bzw. aus Richtung Norden ebenso über den Friesenweg ausweichen wird und die nördliche Griegstraße zusätzlich entlastet.

→ **Insgesamt kann die Verkehrsbelastung der nördlichen Griegstraße durch eine Durchfahrsperrung deutlich reduziert werden**

Auswirkungen Verkehrsbelastung Zwischenfazit | Nördliche Griegstraße



Verringerung Parksuchverkehr
in nördl. Griegstr. durch Poller



mind.
- 45 %
mind.
- 65 %

Deutliche Verkehrsentslastung in
nördlicher Griegstr.

Verkehrserhebung am 29.03.2022

Abendspitze 16:45 - 17:45 Uhr

***Davon ausschließlich Durchgangsverkehr**
Zählzeit von 16:45 - 17:45 Uhr

Prognoseverkehre Neubauvorhaben (ohne Kita),

Abendspitze 17-18 Uhr

Verkehrserhebung 13.08.2019;

Abendspitze 16:30 - 17:30 Uhr

Auswirkungen Verkehrsbelastung Zwischenfazit | Friesenweg

Annäherung Verkehrsaufkommen Friesenweg (Abendspitze)

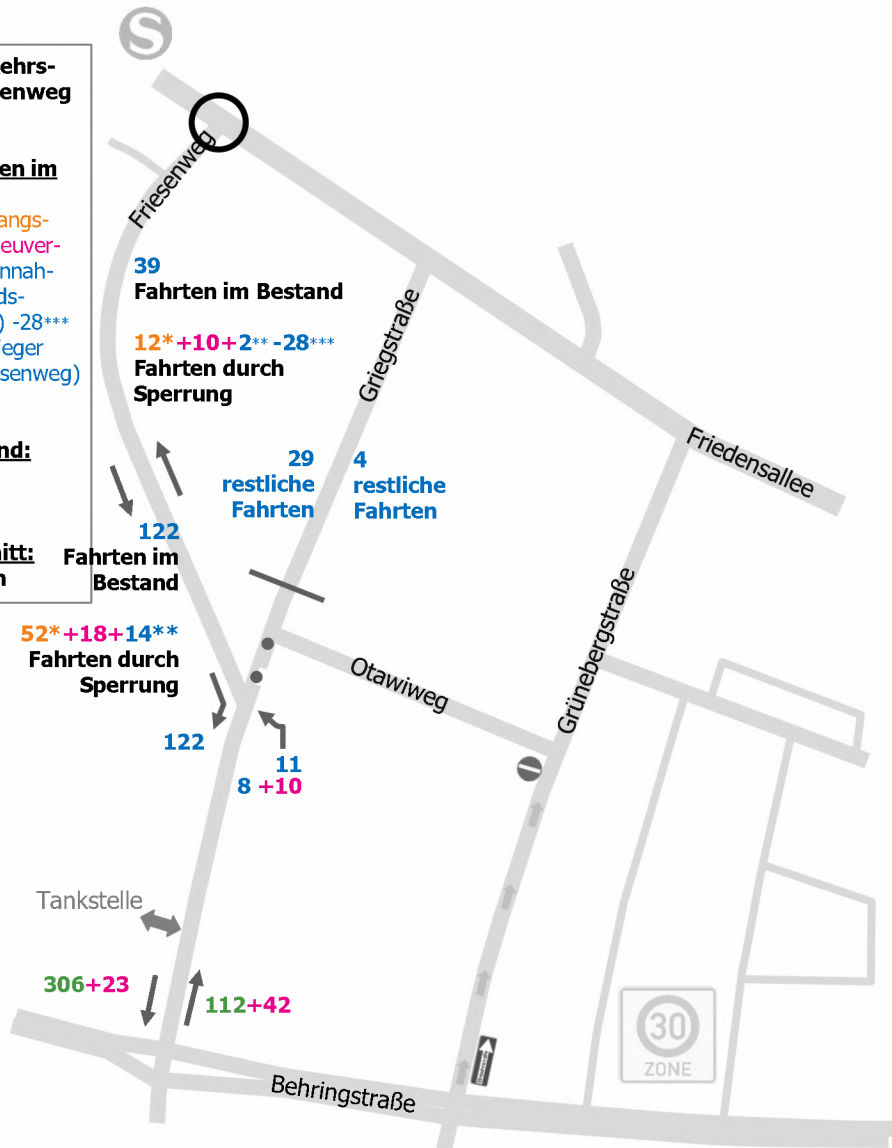
Zusätzliche Fahrten im Querschnitt:

=52*+12* (Durchgangsverkehr)+18+10 (Neuverkehr) +14**+2** (Annahme: 1/3 der Bestandsfahrten Griegstraße) -28*** (heutige Rechtsabbieger von Griegstr. in Friesenweg)
= **80 Fahrten/h**

Fahrten im Bestand:

122+39
= **161 Fahrten/h**

Summe Querschnitt:
rd. **240 Fahrten/h**



Am Knoten Friesenweg / Friedensallee wären (aufgrund der Sperrung und des Neubauquartiers) in der Abendspitze rd. 85 Fahrten/h zu erwarten, die im Vergleich zum Bestand zusätzlich in den Friesenweg einbiegen. Die Verkehrsmengen aus dem Friesenweg in Richtung Friedensallee bleiben ähnlich, da zwar rd. 25 zusätzliche Fahrten/h durch das Neubauvorhaben bzw. die Verlagerung von Durchgangsverkehren aus der nördlichen Griegstraße entstehen, demgegenüber jedoch rd. 30 Fahrten/h entfallen, die heute von der nördlichen Griegstraße als Rechtsabbieger in den Friesenweg nicht mehr möglich sind.

Verkehrserhebung am 29.03.2022

Abendspitze 16:45 - 17:45 Uhr

***Davon ausschließlich Durchgangsverkehr**
Zählzeit von 16:45 - 17:45 Uhr

Prognoseverkehre Neubauvorhaben (ohne Kita)

Abendspitze 17:18 Uhr

Verkehrserhebung 13.08.2019;

Abendspitze 16:30 - 17:30 Uhr

Auswirkungen Verkehrsbelastung

Exkurs: Kapazität am Knoten Friesenweg / Friedensallee

Verkehrsprognose:

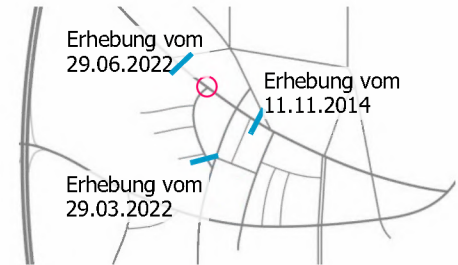
abgeschätzter Bestandsverkehr in Kfz/h (exkl. Verkehre zwischen Friesenweg und nördlicher Griegstraße)

erlagerter Durchgangsverkehr mit Poller in Griegstraße

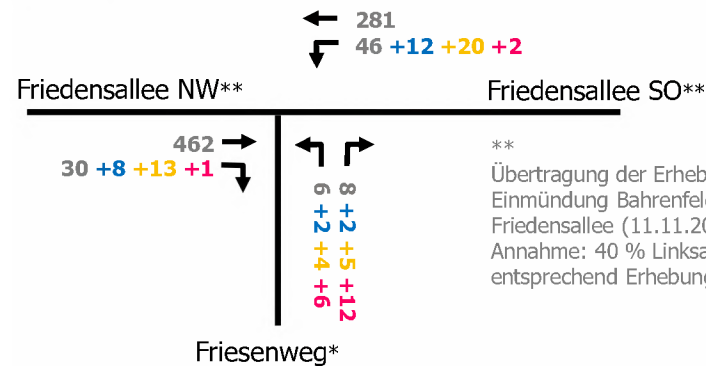
erlagerter Quell-/Zielverkehr mit Poller in Griegstraße

zusätzlicher Prognoseverkehr durch Neubau in Ottensen 71***

Erhebungen im Umfeld als Basis der Abschätzung:



Morgenspitze:

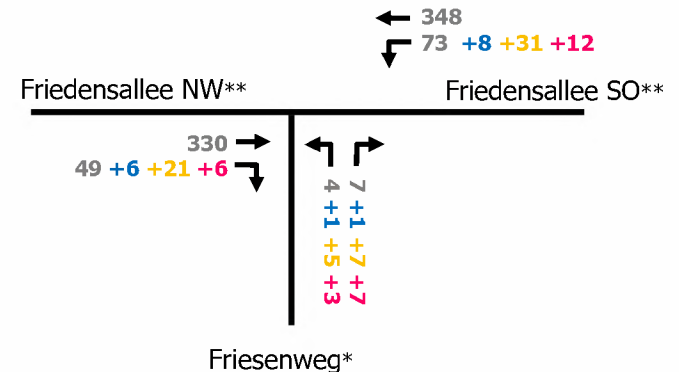


**
Übertragung der Erhebungswerte von der Einmündung Bahrenfelder Kirchenweg / Friedensallee (11.11.2014), ergänzt um die Annahme: 40 % Linksabbieger, 60% Rechtsabbieger entsprechend Erhebung Grünebergstr. (11.11.2014)

*
Übertragung der Erhebungswerte von der Einmündung Friesenweg / Griegstraße (29.03.2022), ergänzt um die Annahme: 40 % von/nach Westen, 60% von/nach Osten entsprechend Erhebung Grünebergstraße (11.11.2014)

Entsprechend verkehrstechnischer Stellungnahme zu Ottensen 71 Annahme: 10% des gesamten Neuverkehrs von/nach Friedensallee West, 20% von/nach Friedensallee Ost

Abendspitze:



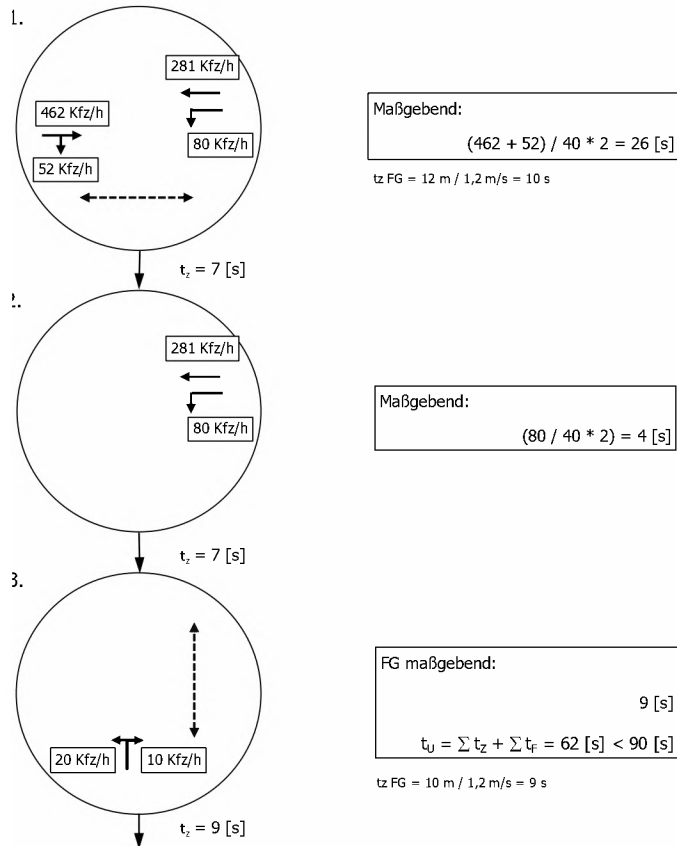
Auswirkungen Verkehrsbelastung

Exkurs: Kapazität am Knoten Friesenweg / Friedensallee

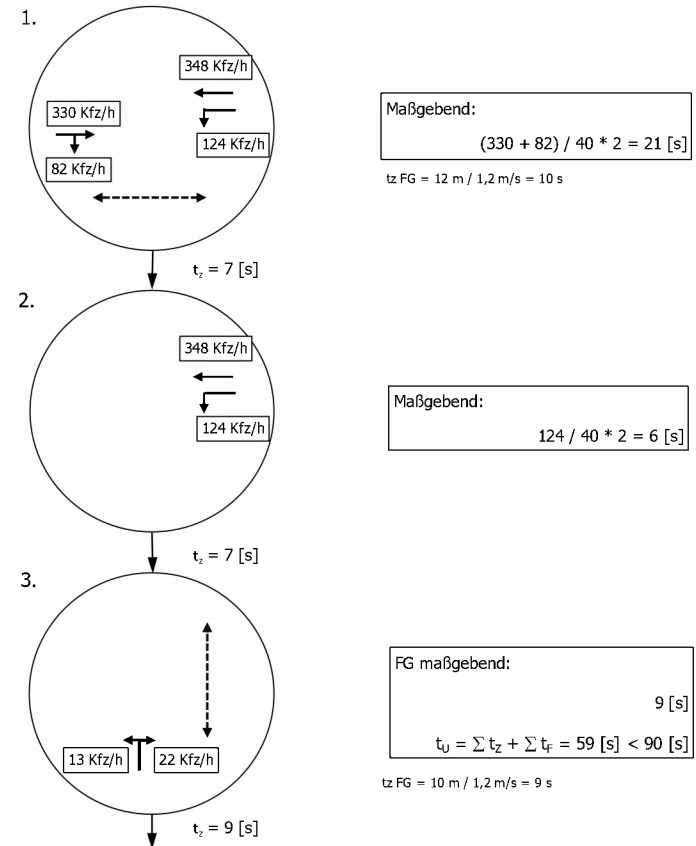
Überschlägige Umlaufzeitenberechnung als Nachweis der Leistungsfähigkeiten:

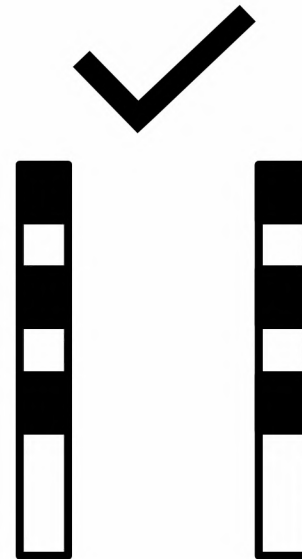
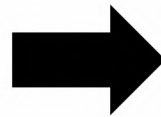
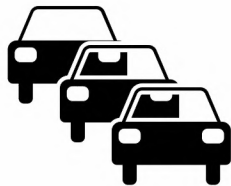
➔ Die Verkehre sind in einer üblichen Umlaufzeit der LSA von 90s sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitze abwickelbar.

Morgenspitze:



Abendspitze:





Zusätzliche Verkehrsbelastung durch Neubauquartier wird in den Friesenweg umgeleitet. Dieser kann die zusätzlichen Verkehre aufgrund der Straßenraumgestaltung und der angrenzenden Nutzungen gut aufnehmen.

Die Sperrung ist möglich.

1. Grundlagen

2. Auswirkungen Weglängen Kfz

3. Auswirkungen Verkehrsbelastung Kfz

4. Auswirkungen auf andere Nutzergruppen

5. Auswirkungen auf Unfallzahlen

6. Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung

7. Fazit

Auswirkungen auf andere Nutzergruppen

Fußverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr



- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch geringere Verkehrsmengen und weniger Abbiegevorgänge
- Erhöhung der Verkehrssicherheit aufgrund Kfz-freier Querungsmöglichkeit, insbesondere für Kinder u. Menschen mit Beeinträchtigungen
- Verbesserte Wegeverbindung zur S-Bahn Bahrenfeld
- Steigerung der Attraktivität der Wegstrecken durch mehr Platz zum zu Fuß gehen

Optional bei Umsetzung „Mini Hollands“ (siehe S. 6):

- Steigerung der Aufenthaltsqualität (qualitativ hochwertiger öffentlicher Raum)
- Förderung soziale Interaktion durch bspw. Gemeinschaftsbeete und öffentliche Sitzmöblierung

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch geringere Verkehrsmengen und weniger Abbiegevorgänge
 - Steigerung der Attraktivität der Wegstrecken
 - Bessere Luftqualität und weniger Lärmemission
 - Verbesserte Wegeverbindung zur S-Bahn Bahrenfeld
- Optional bei Umsetzung „Mini Hollands“ (siehe S. 6):
- Möglichkeit zur Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellmöglichkeiten

- Reduzierung des Parkdrucks im Bereich der nördlichen Griegstraße, da Fremdarker nicht direkt durchweg können.
- Optional bei Umsetzung „Mini Hollands“ (siehe S. 6):
- Ggf. Anreiz zum langsameren Abbiegen durch Begrünung / Platzcharakter (vgl. ADFC e.V.: InnoRAD-Factsheet 3/6, innovative Radverkehrslösungen auf Deutschland übertragen; Berlin 2020).

- Nachteil bei Umsetzung „Mini-Hollands“ (siehe S. 6): Je nach Gestaltung der Mini-Hollands ggf. Geschwindigkeitsreduzierung und Rücksicht auf querende Personen notwendig

- Keine direkte Durchwegung der nördlichen Griegstraße mehr möglich. Streckenverlängerung von 250m über Friesenweg.
- Zusätzliche Verkehrsmengen auf dem Friesenweg
- Entfall von zwei Parkständen



- Reduktion des Durchgangsverkehrs für Anwohnende der nördlichen Griegstraße
 - Verhinderung der Durchfahrt der zusätzlichen Verkehre durch das Neubauvorhaben
 - Bessere Luftqualität und weniger Lärmemission
 - Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Optional bei Umsetzung „Mini Hollands“ (siehe S. 6):
- Förderung nachbarschaftlicher und sozialer Interaktion
 - Schaffung eines hochwertigen öffentlichen Raumes - entsprechend der Freiraumversorgungsanalyse der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens (2019) besteht im Gebiet prioritärer Handlungsbedarf



- Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit ohne motorisierten Verkehr.
 - Erhöhung der Verkehrssicherheit durch geringere Geschwindigkeiten insgesamt
 - Steigerung der Attraktivität der Wegstrecken
- Optional bei Umsetzung „Mini Hollands“ (siehe S. 6):
- Inklusives Angebot zum Verweilen, z. B. durch das Bereitstellen von Sitzmöblierung oder sozialer Interaktion z. B. durch Gemeinschaftsbeete
 - Autofreie Spielfläche für Kinder



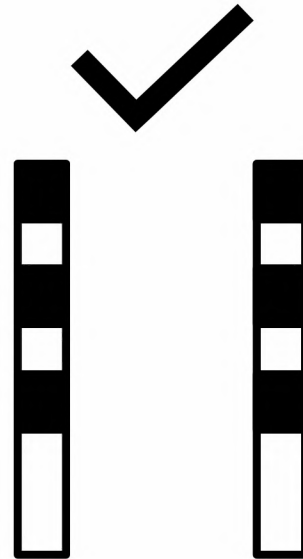
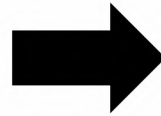
- Lärm- und Schadstoffemissionen werden auf den Friesenweg verlegt, so dass das Wohngebiet in der nördlichen Griegstraße entlastet wird.
 - Ggf. Verhinderung von Kurzstreckenfahrten möglich, aufgrund der Notwendigkeit zur Umfahrung und dadurch längerer Strecke / Fahrzeit / Kraftstoffverbrauch
- Optional bei Umsetzung „Mini Hollands“ (siehe S. 6):
- Je nach Ausgestaltung Begrünung des Straßenraums → zusätzlich Verbesserung Luftqualität und Steigerung Aufenthaltsqualität

(Die zwei entfallenden Parkstände werden hier nicht erwähnt, da gleichzeitig mit geringerem Parkdruck gerechnet wird)

- Ggf. höhere Schadstoff- und Lärmemission durch Umwege



Die anderen
Nutzergruppen würden
von der Sperrung
profitieren



Die Sperrung
ist zu empfehlen.

1. Grundlagen

2. Auswirkungen Weglängen Kfz

3. Auswirkungen Verkehrsbelastung Kfz

4. Auswirkungen auf andere Nutzergruppen

5. Auswirkungen auf Unfallzahlen

6. Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung

7. Fazit

Auswirkungen auf Unfallzahlen

Infalhaufungsstelle Friedensallee / Griegstraße

Infalhaufungsstelle

Im Zeitraum 01.01.2019 - 31.12.2021 wurden 26 Verkehrsunfälle durch die Polizei registriert. Dabei gab es 3 Unfälle mit insgesamt 4 nichtverletzten Personen.

Die Unfalldaufungsstelle wurde identifiziert, da mind. 5 Unfälle des gleichen Typs innerhalb von 12 Monaten aufgetreten sind. Bei diesem Unfalltyp 5 (s. Tabelle) handelt es sich um Unfälle, bei denen der Hauptunfallverursacher aus polizeilicher Sicht der fahrende Kfz-Verkehr war.

➤ Zur Entschärfung der Unfallsituation am Knotenpunkt Friedensallee / Griegstraße könnte die Durchfahrtsperre mit daraus folgenden geringeren Verkehrsmengen einen positiven Beitrag leisten.

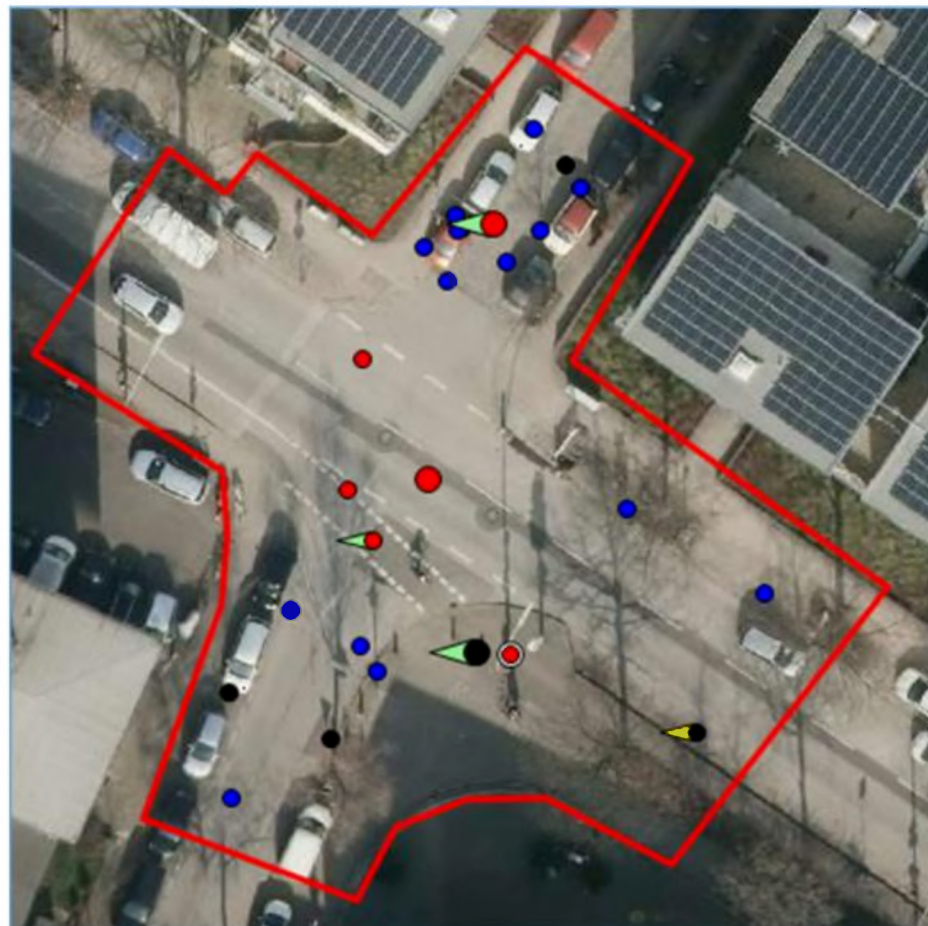
Unfälle gleichen Typs

	Typ							Gesamt
	1	2	3	4	5	6	7	
019	0	0	2	0	7	0	3	12
020	0	0	2	0	3	0	1	6
021	0	0	2	0	5	0	1	8
insgesamt	0	0	6	0	15	0	5	26

- yp 1: Fahrnfall (F)
- yp 2: Abbiegeunfall (AB)
- yp 3: Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- yp 4: berschreiten-Unfall (US)
- yp 5: Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- yp 6: Unfall im Längsverkehr (LV)
- yp 7: Sonstiger Unfall (SO)

Verkehrsbeteiligung

	Anzahl
Gruppe 1: Personenkraftwagen	40
Gruppe 2: Fahrräder	4
Gruppe 3: Fußgänger	0
Gruppe 4: Liefer- und Lastkraftwagen	2
Gruppe 5: Busse	1
Gruppe 6: motorisierte Zweiräder	2
Gruppe 7: andere Fahrzeuge	4
insgesamt	53

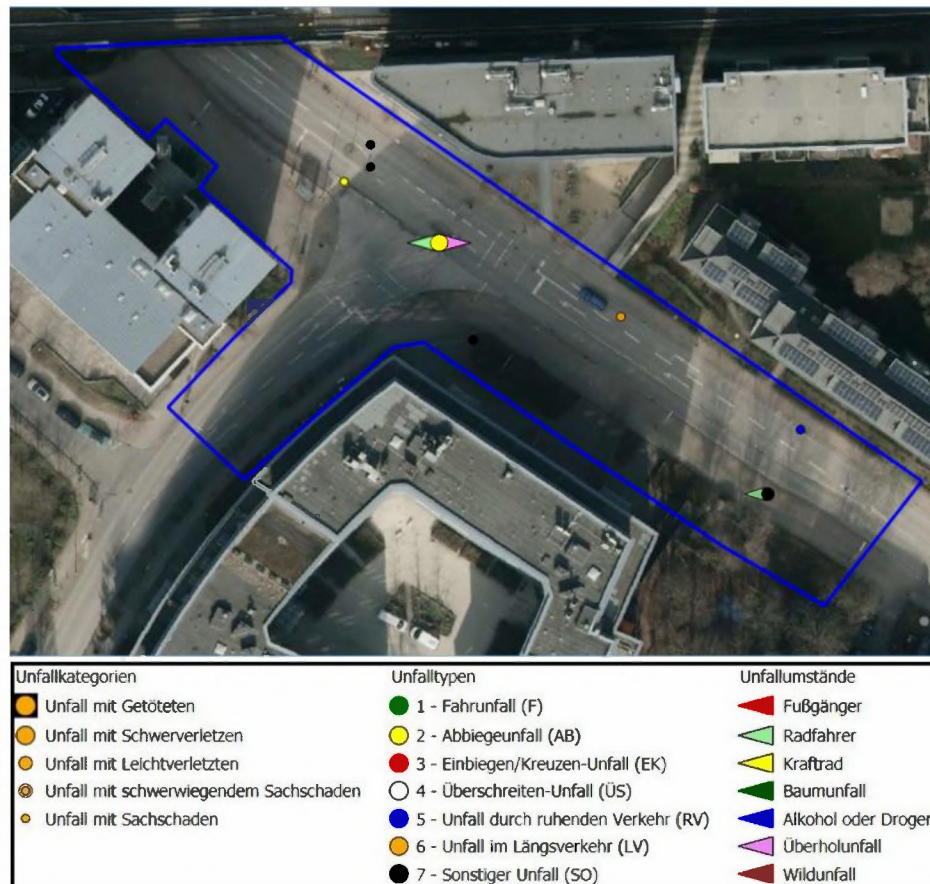


Unfallkategorien	Unfalltypen	Unfallumstande
● Unfall mit Getöteten	● 1 - Fahrnfall (F)	▲ Fußgänger
● Unfall mit Schwerverletzten	● 2 - Abbiegeunfall (AB)	▲ Radfahrer
● Unfall mit Leichtverletzten	● 3 - Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)	▲ Krafttrad
● Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden	● 4 - berschreiten-Unfall (US)	▲ Baumunfall
● Unfall mit Sachschaden	● 5 - Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)	▲ Alkohol oder Drogen
	● 6 - Unfall im Längsverkehr (LV)	▲ berholunfall
	● 7 - Sonstiger Unfall (SO)	▲ Wildunfall

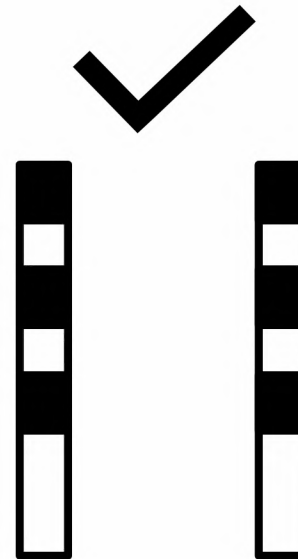
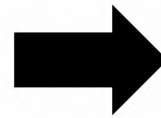
Auswirkungen auf Unfallzahlen Friedensallee / Friesenweg

Im Zeitraum 01.01.2019-31.12.2021 wurden 8 Verkehrsunfälle durch die Polizei registriert. Dabei gab es jeweils einen Unfall mit einer schwerverletzten und mit einer leichtverletzten Person.

Da der Knotenpunkt Friedensallee / Friesenweg signalisiert ist und im Gegensatz zum Knoten Griegstraße keine Unfallhäufungsstelle vorliegt, erscheint die angestrebte Verlagerung der Verkehre aufgrund der Durchfahrtssperre in der Griegstraße in Bezug auf die Verkehrssicherheit zielführend.



Quelle: Verkehrsunfallanalyse der Polizei Hamburg, VD 01, Stand 05.07.2022



Der Friesenweg eignet sich dazu, die verlegten und zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Aufgrund der Unfallhäufungsstelle an der Griegstraße / Friedensallee ist dies sogar zu empfehlen.

Die Sperrung ist zu empfehlen.

1. Grundlagen

2. Auswirkungen Weglängen Kfz

3. Auswirkungen Verkehrsbelastung Kfz

4. Auswirkungen auf andere Nutzergruppen

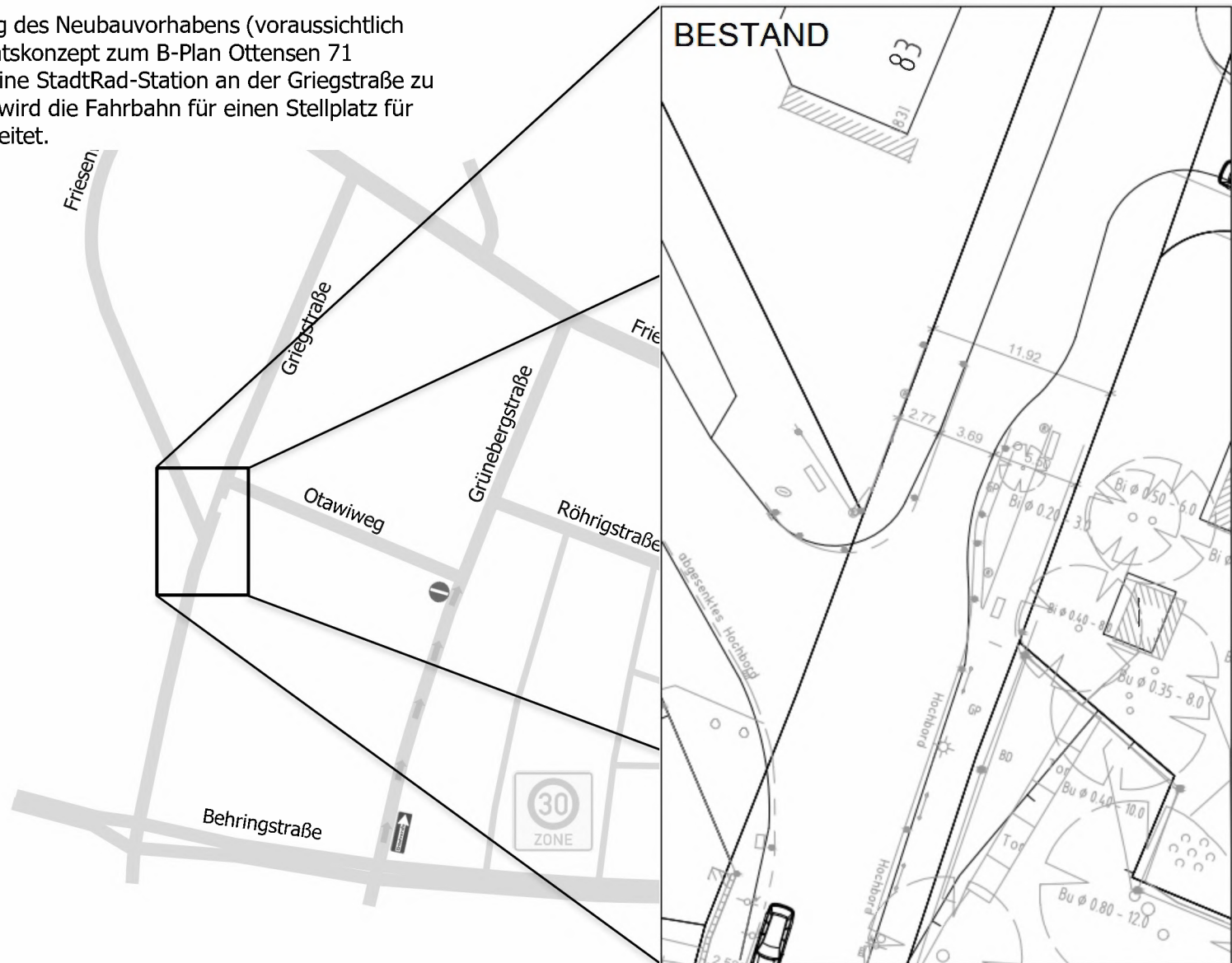
5. Auswirkungen auf Unfallzahlen

6. Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung

7. Fazit

Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung Maßnahmen im Rahmen des Neubauvorhabens

Im Zuge der Realisierung des Neubauvorhabens (voraussichtlich 2028) ist gemäß Mobilitätskonzept zum B-Plan Ottensen 71 (ARGUS 2022) geplant eine StadtRad-Station an der Griegstraße zu errichten. Des Weiteren wird die Fahrbahn für einen Stellplatz für Lieferverkehre aufgeweitet.



Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung Rahmenbedingungen für alle Varianten

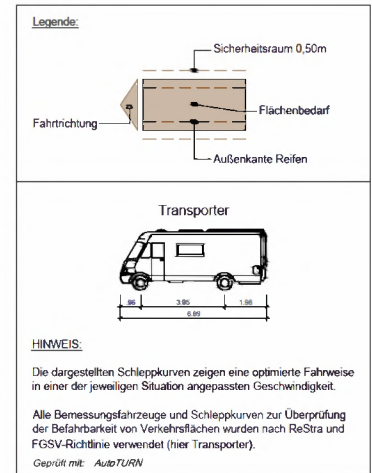
Anforderung Stadtreinigung

Um die Durchwegbarkeit der Stadtreinigung zu gewährleisten, werden für die Sperrung ersenkbare Poller oder Steckpfosten geplant.

Rückmeldung Stadtreinigung vom 01.07.2022 zu den im Anschluss dargestellten Varianten: alle drei Varianten wären für die Stadtreinigung akzeptabel. Sollte die Stadtreinigung die Absperrung benutzen, so würden wir Steckpoller bevorzugen, da Klappoller leicht überfahren und beschädigt werden.“

Anfahrbarkeit Lieferzone

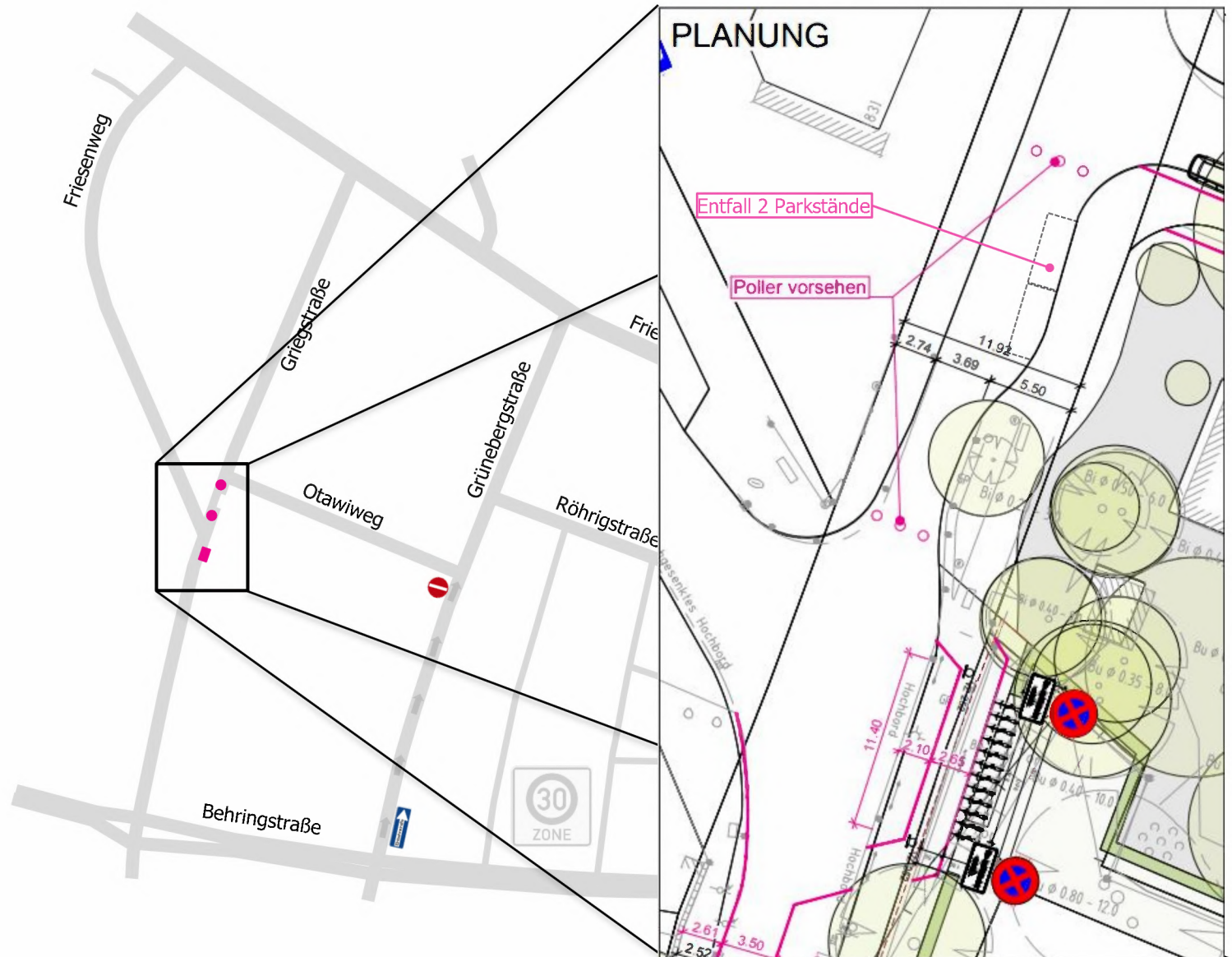
Um damit die Lieferzone anfahrbar bleibt, wird in Richtung Norden der Bereich der Schleppkurve eines Transporters (siehe Abbildung rechts) frei gehalten. Die Poller bzw. Pfosten könnten direkt nördlich angrenzend verortet werden.



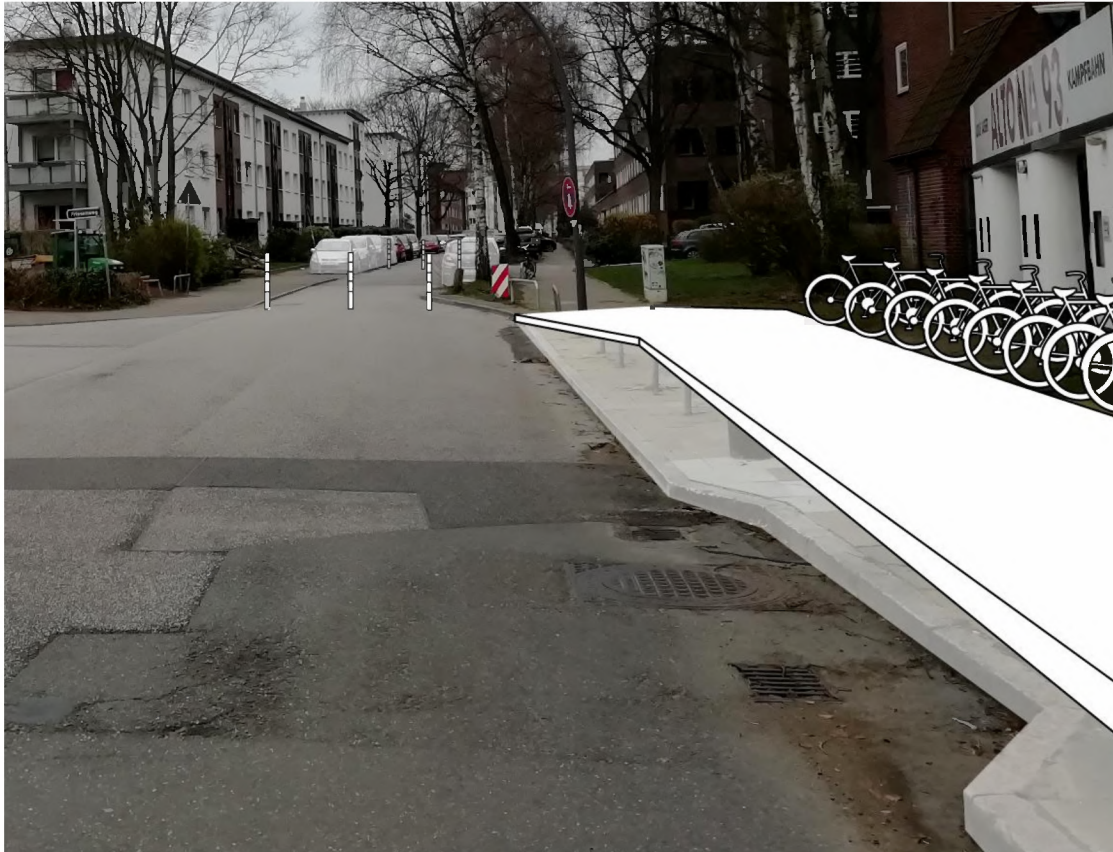
nachrichtliche Darstellung folgender Plangrundlagen:

- Altk. Quelle: FHH LGV
- Vermessung, Büro Hanack & Partner Vermessungsingenieure, Stand 17.07.2019
- Freiraumplanung, Büro Lichtenstein Landschaftsarchitekten, Stand 30.04.2021 (Der Plan wurde anhand von Grundstücksgrenzen eingepasst. Dezüglich der Lagegenauigkeit wird von Seiten ARGUS keine Gewährleistung übernommen.)

Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung Detailplanung Griegstraße | Variante 1 „nur Poller“



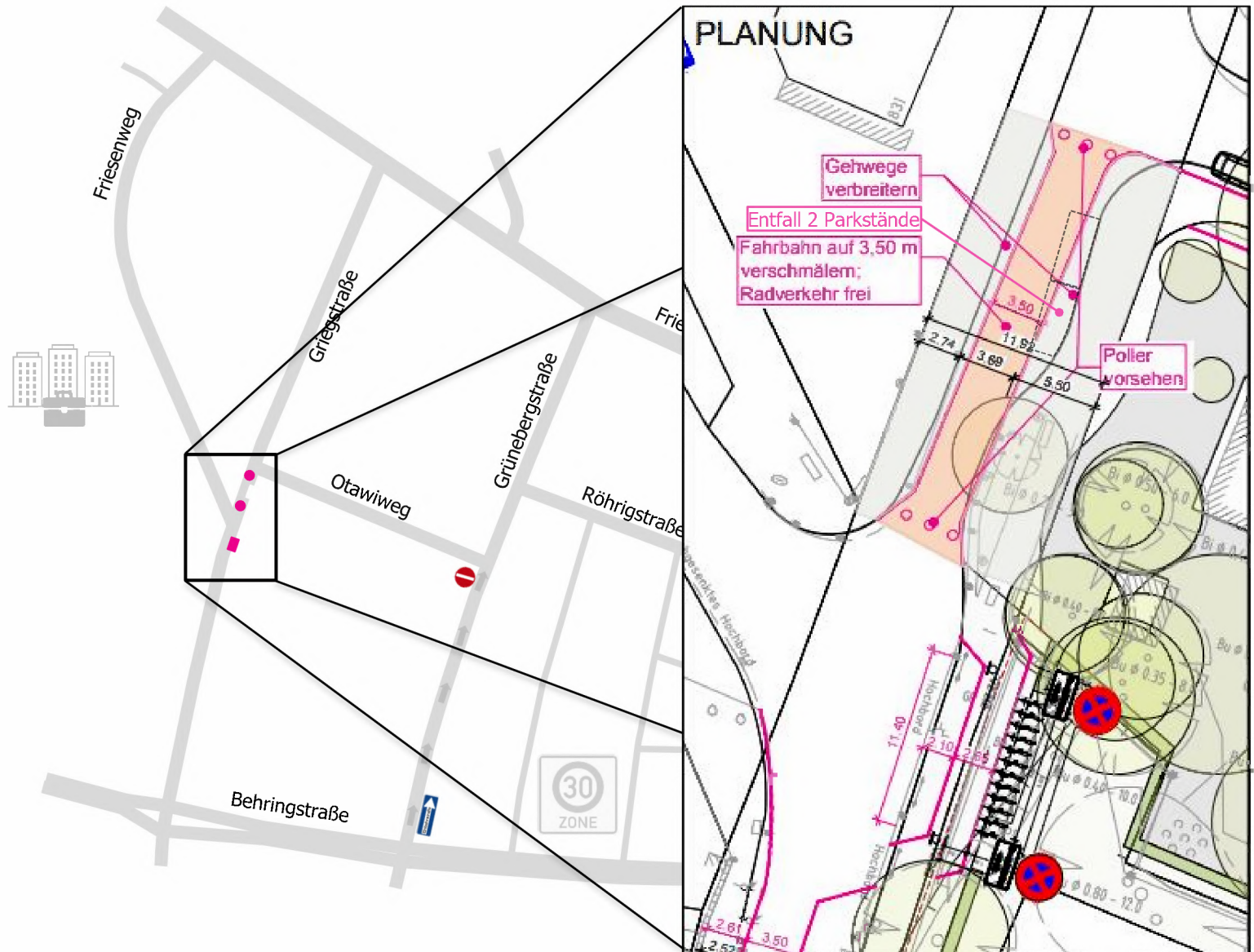
Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung /visualisierung Griegstraße | Variante 1 „nur Poller“



Maßnahmen

- Errichtung von versenkbaren Pollern oder Steckpfosten
- Entfall 2 Parkstände
- Fahrbahn für Radverkehr sowie Rettungs-, Feuerwehr- und Müllfahrzeuge befahrbar

Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung Detailplanung Griegstraße | Variante 2.1.1 „Umbau“



Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung /visualisierung Griegstraße | Variante 2.1.1 „Umbau“



Maßnahmen

- Errichtung von versenkbaren Pollern oder Steckpfosten
- Entfall von zwei Parkständen
- Aufpflasterung
- Fahrbahn für Radverkehr sowie Rettungs-, Feuerwehr- und Müllfahrzeuge befahrbar

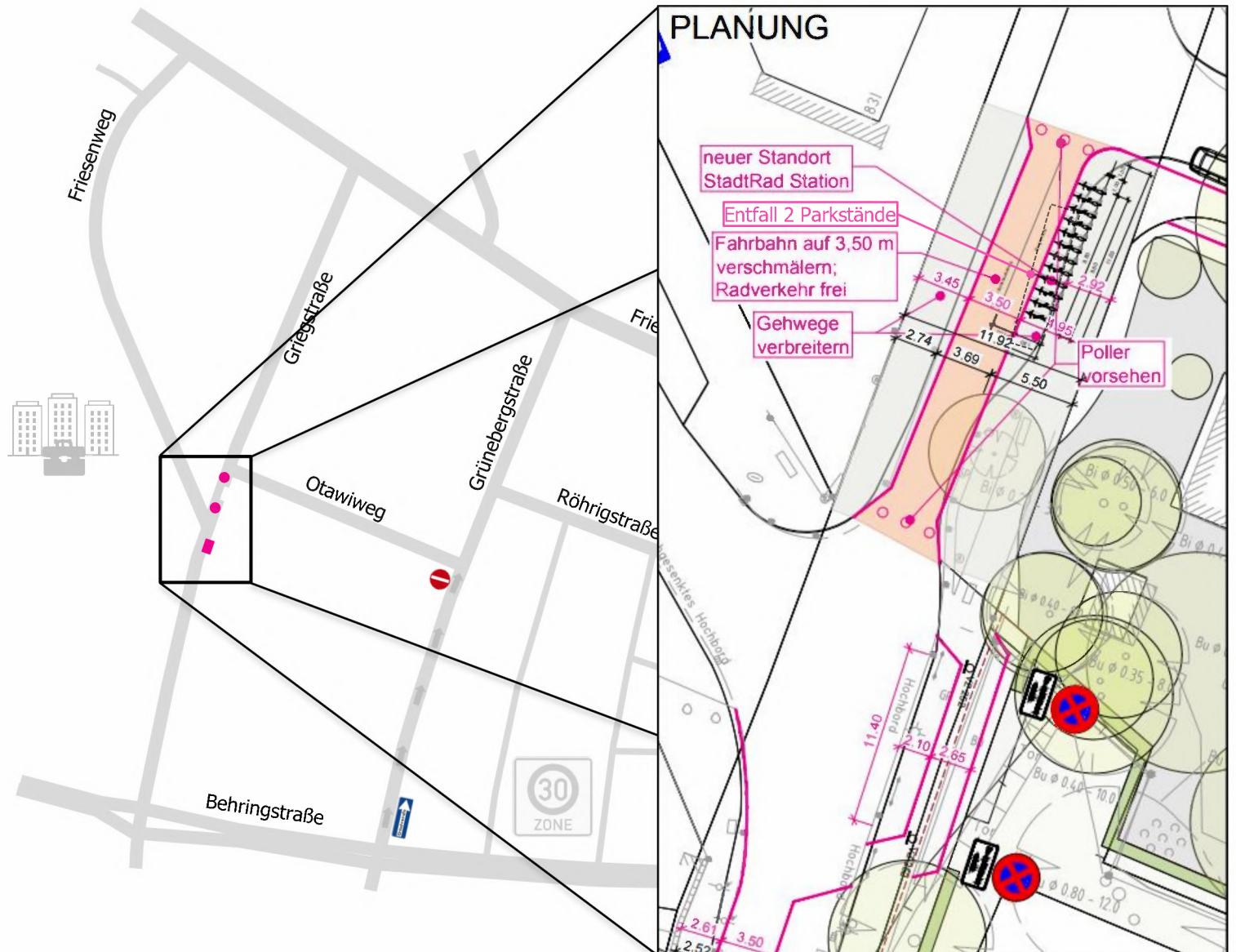
Unterschiede zu Var. 1

- Aufpflasterung des Abschnitts zwischen den Pollern
- Verbreiterung der Gehwege bzw. Reduzierung der Radwegbreite

Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung Beispiel Große Rainstraße







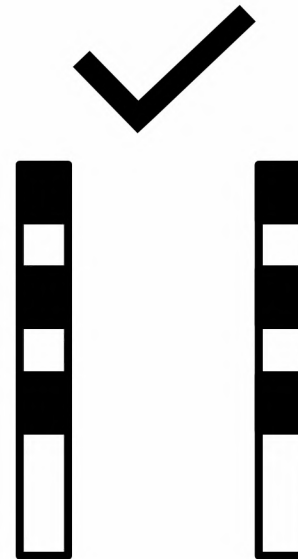
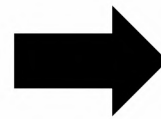


Maßnahmen

- Errichtung von versenkbaren Pollern oder Steckpfosten
- Entfall von zwei Parkständen
- Aufpflasterung
- Fahrbahn für Radverkehr sowie Rettungs-, Feuerwehr- und Müllfahrzeuge befahrbar

Unterschiede zu Var. 1

- Aufpflasterung des Abschnitts zwischen den Pollern
- Verbreiterung der Gehwege bzw. Reduzierung der Fahrbahn



Baulich funktioniert die
Sperrung in mind. 3
Varianten.

Die Sperrung
ist möglich.

1. Grundlagen

2. Auswirkungen Weglängen Kfz

3. Auswirkungen Verkehrsbelastung Kfz

4. Auswirkungen auf andere Nutzergruppen

5. Auswirkungen auf Unfallzahlen

6. Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung

7. Fazit

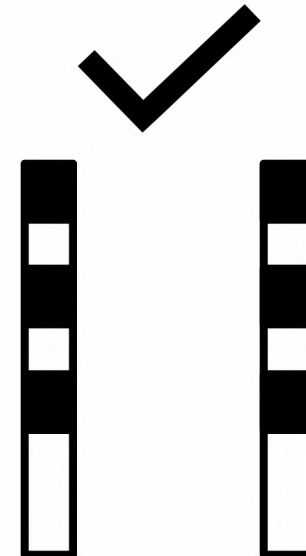
Auswirkungen auf:	Fußverkehr	Radverkehr	Kfz-Verkehr	Sonstige	Erläuterungen (* in grau: Bei Umsetzung „Mini-Hollands“)
Wegelängen			-		Geringfügige Verlängerung von Wegstrecken für bestimmte Kfz-Ziel- und Quellverkehre.
Verkehrsbelastung			+ + -		Entlastung des sensibleren Wohngebiets im Bereich der nördlichen Griegstraße. Mehrbelastung des Friesenwegs durch Bündelung der Kfz-Verkehre. Friesenweg jedoch eher von Gewerbenutzungen geprägt und Einmündung Friedensallee ist signalisiert. Daher kann hier insgesamt von einem Vorteil für die Verkehrsbelastungen ausgegangen werden.
Ruhender Verkehr	+*	+*	- +		Entfall von zwei Parkständen im gesperrten Bereich; aufgrund Durchfahrtsperre für Parksuchverkehr sowie die im Rahmen des Neubauvorhabens geplante TG mit zusätzlichen Kapazitäten, wird insgesamt von einer Reduzierung des Parkdrucks ausgegangen. Auf dem geschaffenen Freiraum könnten (Lasten-) Fahrradplätze und / oder Bänke zum Verweilen geschaffen werden.
Verkehrssicherheit	+	+	+	+ Kinder / mobilitäts- eingeschr. Personen	Schaffung einer Kfz-freien Querungsmöglichkeit für Fußverkehr; Verbesserung insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen; durch reduzierte Verkehrsmengen in nördlicher Griegstraße Verbesserung der Verkehrssicherheit auch für Radverkehr; Unfallhäufung am unsignalisierten Knoten Griegstraße / Friedensallee (vor allem Unfälle mit ruhendem Verkehr) könnten durch Verlagerung des Verkehrs auf die signalisierte Einmündung des Friesenwegs reduziert werden.
Aufenthaltsqualität und soziale Interaktion	+			+* Anwohnende und Umfeld	Steigerung der Aufenthaltsqualität für alle passierenden Fußgänger:innen und insbesondere für Anwohnende. Die Umsetzung von „Mini-Hollands“ mit entsprechenden freiraumplanerischen Elementen würde zudem die soziale Interaktion im öffentlichen Raum fördern.
Qualität Wegeverbindungen	+	+			Attraktivierung der Verbindungen für Rad- und Fußverkehr durch Kfz-freien Abschnitt, insbesondere für Fußverkehr aus dem Neubauquartier zum S-Bahnhof Bahrenfeld.
Umweltauswirkungen				+ Anwohnende / Umwelt	Reduktion Luft- und Schadstoffemission (s.o.). Bei Umsetzung von „Mini-Hollands“ und Begrünung zusätzliche Verbesserung der Luftqualität.
Risiko durch fehlende Akzeptanz				- Anwohnende	Durch die Umplanung und Sperrung des Straßenabschnitts in der Griegstraße entfallen 2 Pkw-Parkstände. Dies birgt ggf. ein Akzeptanzrisiko bei den Anwohnenden, die sich durch gleichzeitige Realisierung der Durchfahrtsperre sowie Entfall der Parkstände beeinträchtigt fühlen. Demgegenüber wirkt die Schaffung von Aufenthaltsqualität (z.B. Sitzmöblierung, Begrünung) sicherlich positiv. Eine klare und zugewandte Kommunikation mit Bürger:innen vor Ort ist zu empfehlen.
Kosten				-	Für die Realisierung der Sperrung einschließlich Umgestaltung des Straßenraums (und ggf. Möblierung und Bepflanzung zur Schaffung von Aufenthaltsqualität) sind finanzielle Mittel notwendig.

Die negativen Auswirkungen sind als geringfügig einzuschätzen und betreffen maßgeblich den Kfz-Verkehr.

Die Auswirkungen auf die anderen Nutzergruppen, insbesondere den Rad- und Fußverkehr sowie Anwohnende, sind positiv, so dass diese von der Sperrung profitieren würden. Außerdem sind die Steigerung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Verbindungen für den Rad- und Fußverkehr, z.B. zur Bahnstation Bahrenfeld, zu erwähnen (Details siehe Bewertungsmatrix).

Im Hinblick auf die geplante Wohnbebauung auf der Adolf-Jäger-Kampfbahn, würde die Sperrung eine sinnvolle verkehrslenkende Maßnahme darstellen. Die Verkehre des Neubau- und des bestehenden Gewerbequartiers würden von den Bestandswohnquartieren separiert und diese damit entlastet werden.

Im Ergebnis ist die Durchfahrtsperre für Pkw in der Griegstraße zwischen Friesenweg und Otawiweg möglich und anzustreben.



Die Sperrung ist möglich und anzustreben.

Bei der Erstellung dieser Präsentation ist größte Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten.

Die Überlassung der Präsentation erfolgt nur für den internen Gebrauch des Empfängers. Eine Veröffentlichung gilt es mit dem Verfasser abzustimmen.

Die verwendeten Bilder unterliegen den jeweiligen angegebenen Lizenzbestimmungen. Die vollständigen Lizenzbedingungen können hier eingesehen werden: <https://creativecommons.org/licenses/>