

## Thema: Parken in der Eddelaker Straße



**merkel**   
INGENIEUR CONSULT

**Merkel Ingenieur Consult  
Johann-Mohr-Weg 2  
22763 Hamburg**

# **Gliederung**

## **1. Vorstellung der bisherigen Planung**

1.1 Querschnitte

1.2 Begründung der Gestaltungswahl

1.3 Parkmöglichkeiten

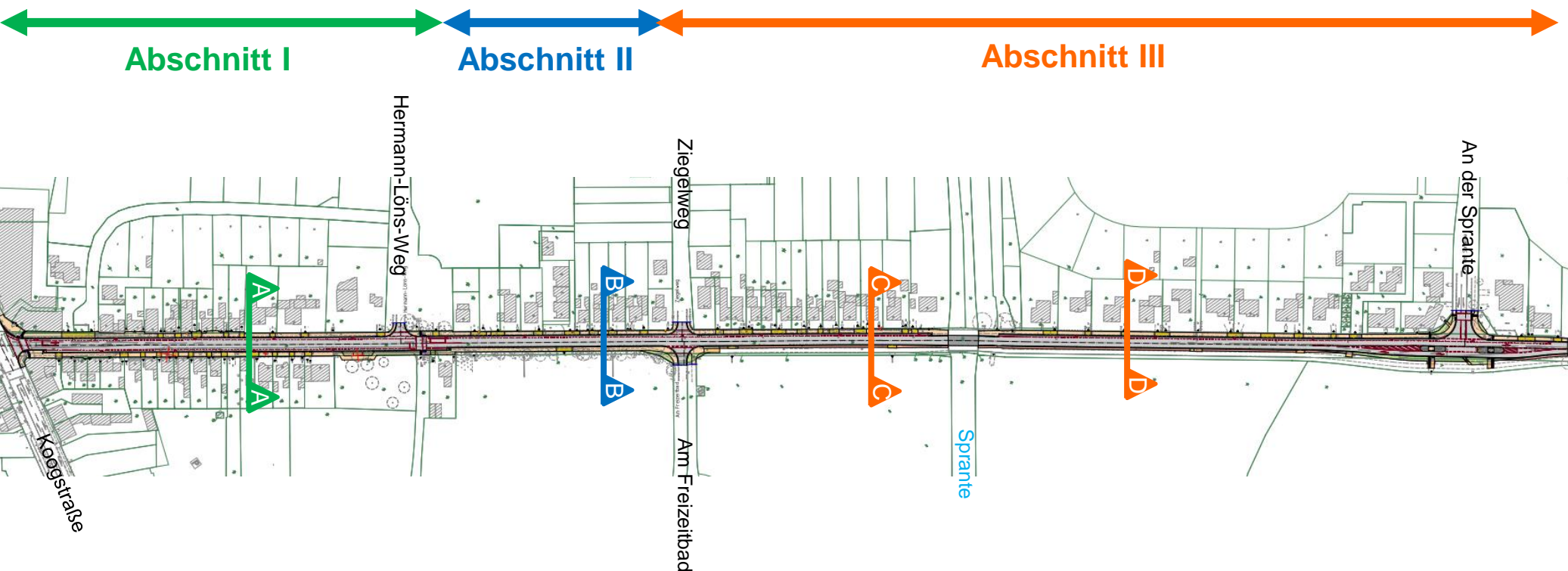
1.4 Problemdarstellung der Anwohner

## **2. Planungsalternative - Mögliche Verbesserung der Parkmöglichkeiten**

## **3. Fazit**

## 1. Vorstellung der bisherigen Planung

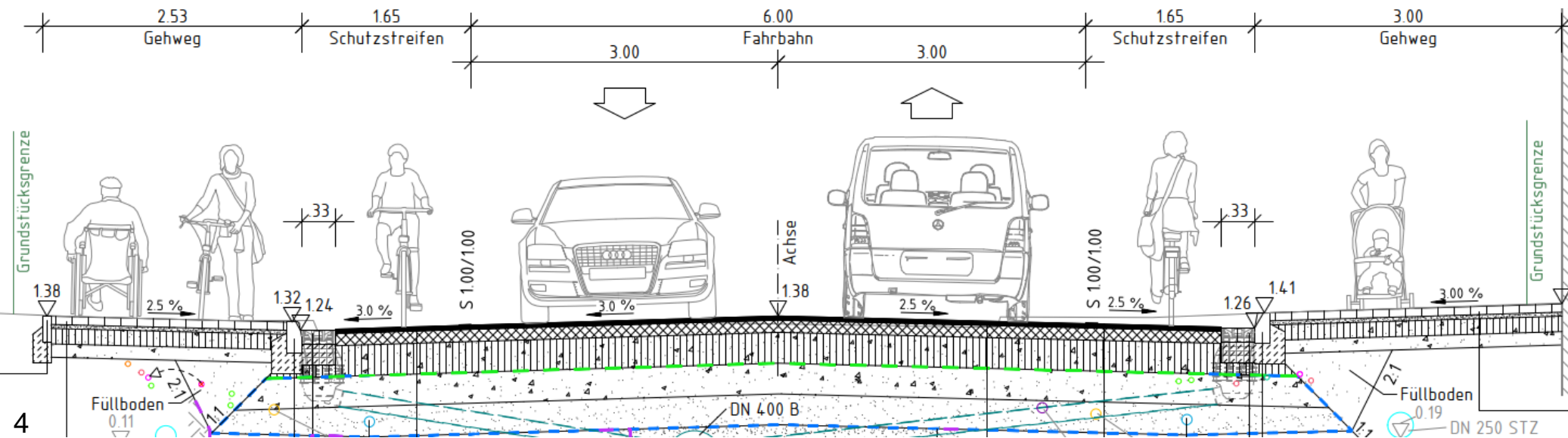
### 1.1 Querschnitte - Gestaltungsabschnitte

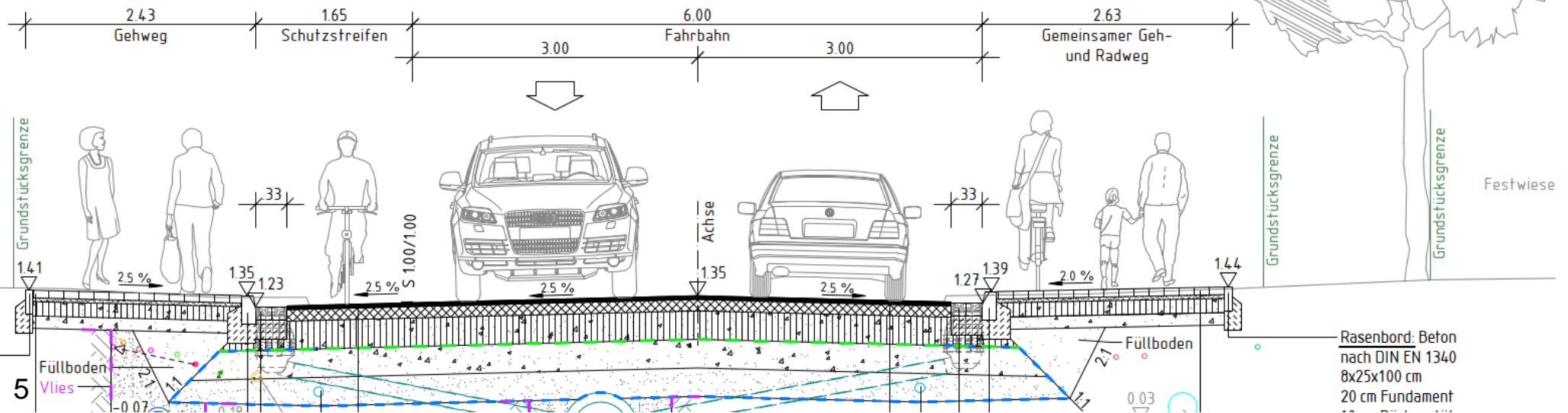


## 1. Vorstellung der bisherigen Planung

### 1.1 Querschnitte – **Gestaltungsabschnitt I**

- $\geq 2,50$  m breite Gehwege (beidseitig)
- 1,65 m breite Schutzstreifen auf der Fahrbahn (beidseitig)
- 6,00 m breite Fahrgasse
- Schutzstreifen darf bei Erfordernis vom motorisierten Verkehr genutzt werden



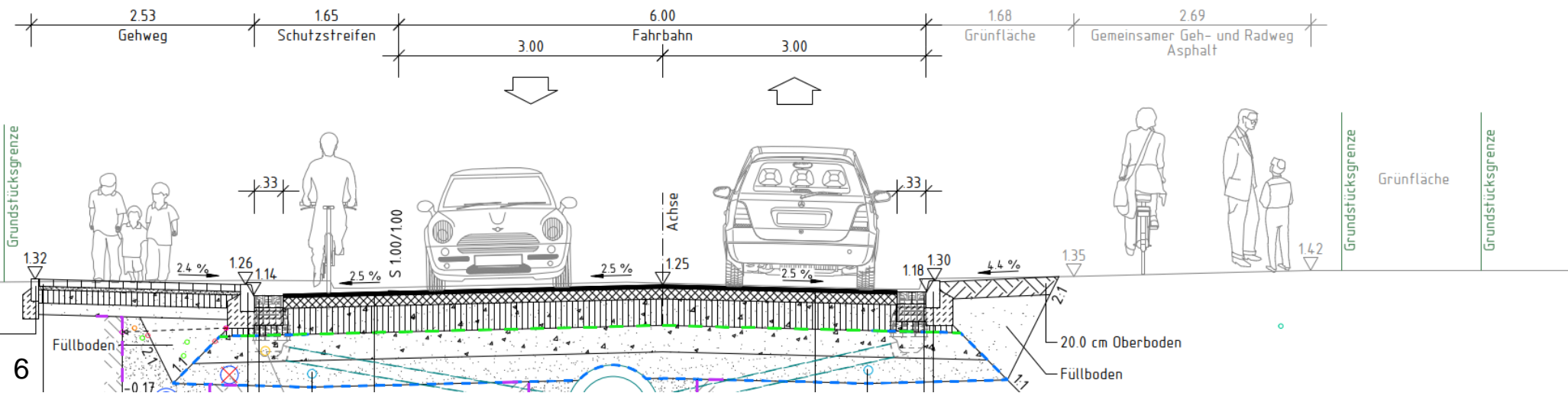




## 1. Vorstellung der bisherigen Planung

### 1.1 Querschnitte – **Gestaltungsabschnitt III**

- Ca. 2,70 m breiter gemeinsamer Geh- und Radwegweg im Bestand entlang Grünland
- $\geq 2,50$  m breiter Gehweg entlang der Wohnbebauung
- 1,65 m breiter Schutzstreifen einseitig auf der Fahrbahn
- 6,00 m breite Fahrgasse
- Schutzstreifen darf bei Erfordernis vom motorisierten Verkehr genutzt werden



## 1. Vorstellung der bisherigen Planung

### 1.2 Begründung der Gestaltungswahl

#### **Warum Schutzstreifen? → Reduzierung von Konflikten im Straßenraum**

- Klar **getrennte Verkehrsräume** für alle Verkehrsteilnehmer
- Radfahrende sind **stets im unmittelbaren Sichtbereich** des motorisierten Verkehrs (Insbesondere an Knotenpunkten und Zufahrten wird die Sicherheit erheblich erhöht)
- **Freie Sichtbeziehungen** aufgrund Vermeidung von parkenden Fahrzeugen am Fahrbahnrand
- **Reduzierung riskanter Überholmanöver** aufgrund Hindernisse im Straßenraum (parkende Fahrzeuge, Radfahrende im Mischverkehr)
- Enge **Grenzbebauung**
  - Heraustreten und Herausfahren unmittelbar auf die Nebenflächen → erhöhte **Konfliktgefahr**, wenn Radfahrende **auf der Nebenfläche** geführt werden.
  - Viele **Zufahrten** auf kurzer Strecke, in denen die Nebenflächen auf Fahrbahnniveau herabgesenkt werden müssen → **Schlechter Fahrkomfort** für Radfahrende („**Auf und Ab**“) → Radfahrende werden zusätzlich genötigt noch näher an der Grenzbebauung und damit an den Eingängen zu fahren.
- Förderung des Radverkehrs durch komfortable und sichere Radverkehrsführung
  - **Keine Hindernisse** (parkende Fahrzeuge, Mülltonnen, Fußgänger, Beschilderung, etc.)
  - Fahren durchgehend auf **gleichem Höhenniveau**
  - **Überholen zwischen Radfahrenden einfacher** als auf Nebenflächen (Konflikt Fußgänger)

## 1. Vorstellung der bisherigen Planung

### 1.2 Begründung der Gestaltungswahl

**Warum Schutzstreifen?** → Reduzierung von Konflikten im Straßenraum



Grenzbebauung mit Zufahrten

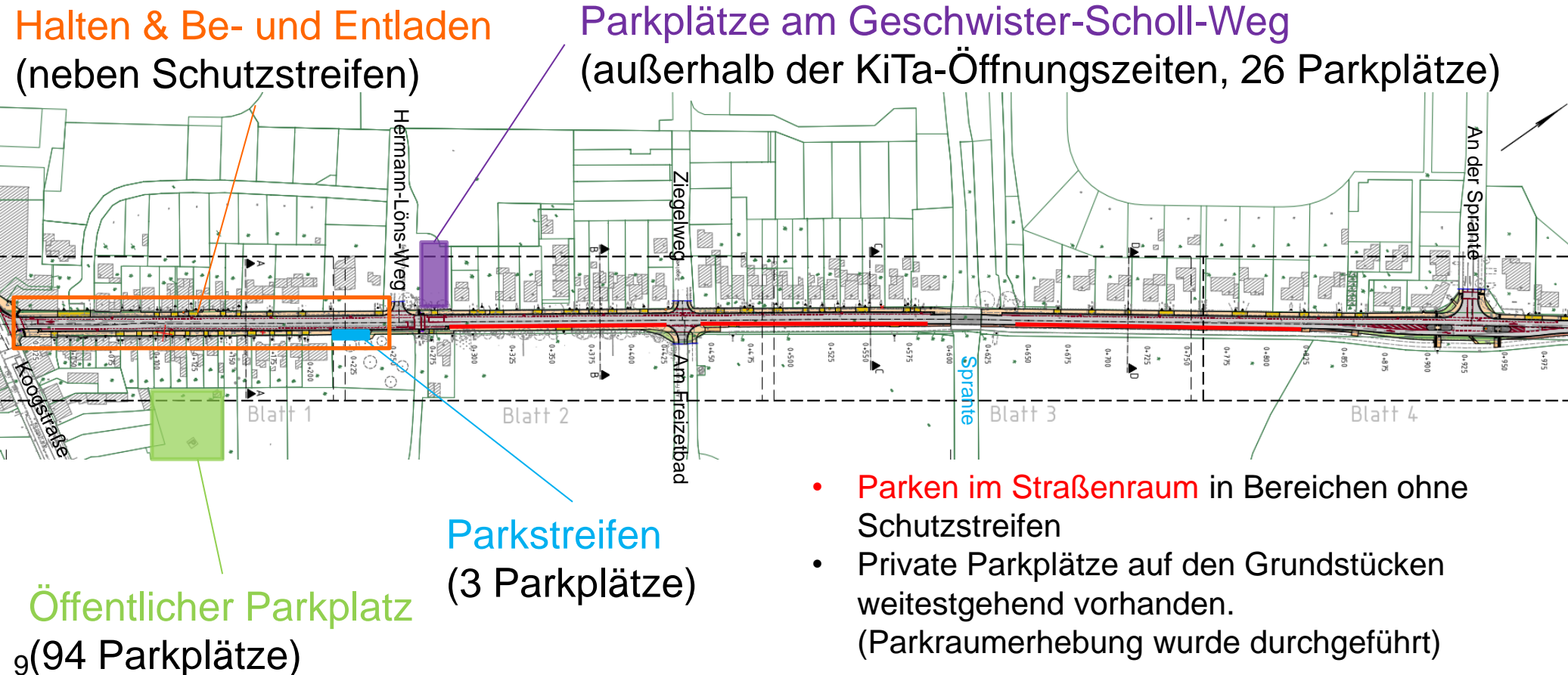


Grenzbebauung mit Zufahrten



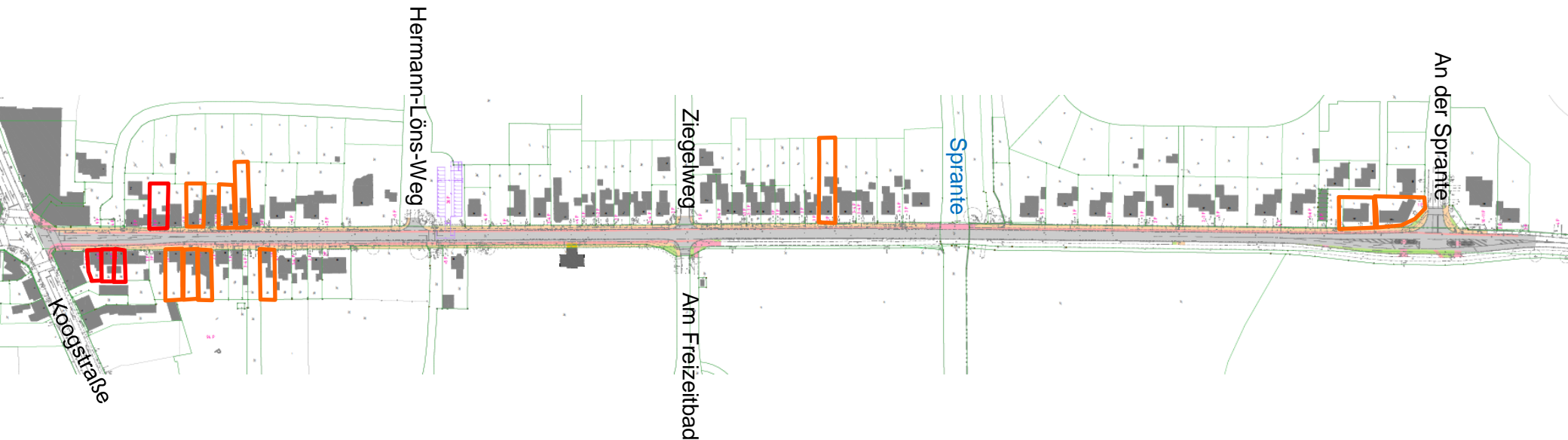
## 1. Vorstellung der bisherigen Planung

### 1.3 Parkmöglichkeiten - Übersicht



## 1. Vorstellung der bisherigen Planung

### 1.3 Parkmöglichkeiten – Parkraumerhebung (2021)

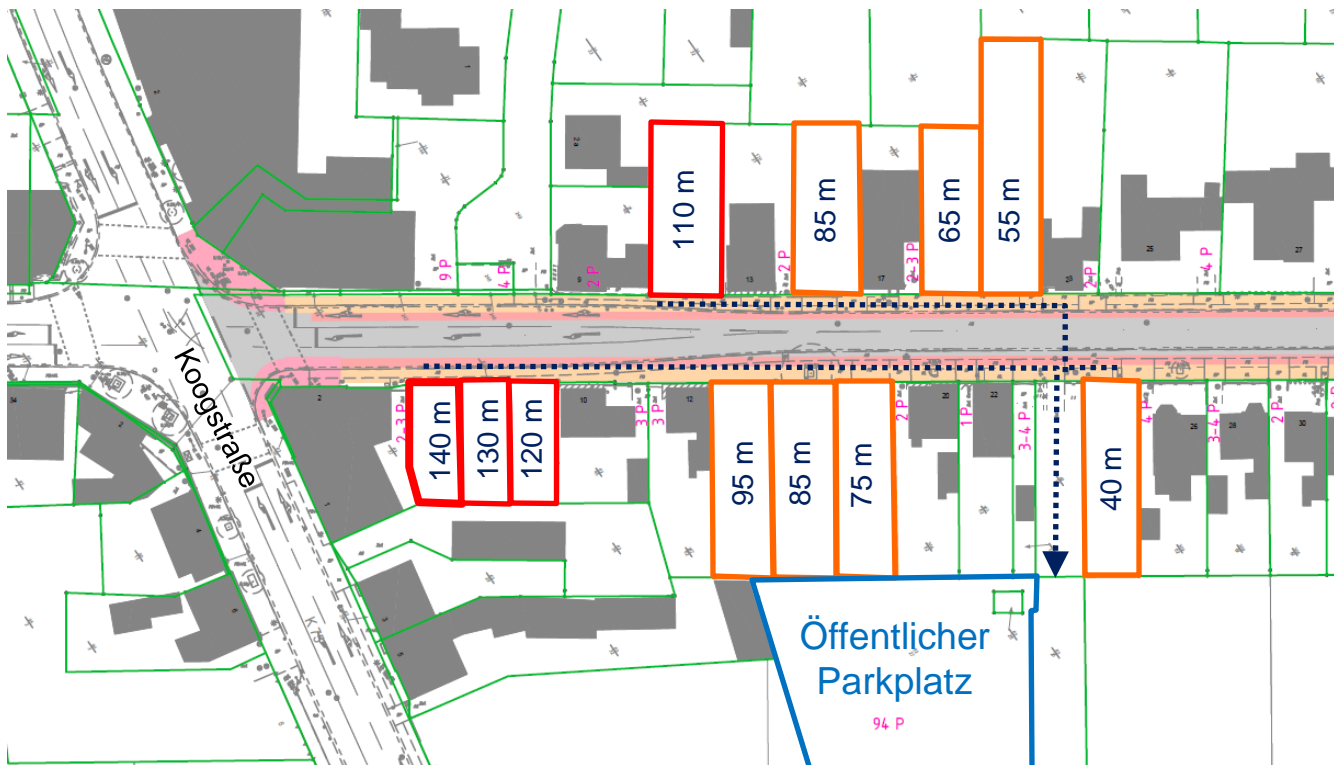


Ergebnisse Parkraumerhebung :

- **0 Parkplätze vorhanden**
- **1 Parkplatz vorhanden**
- Sonst mindestens 2 Parkplätze vorhanden

## 1. Vorstellung der bisherigen Planung

### 1.3 Parkmöglichkeiten – Parkraumerhebung (2021)



- 0 Parkplätze vorhanden
- 1 Parkplatz vorhanden
- ...➔ Fußweg zum öffentlichen Parkplatz

Es besteht Parkraumbedarf, da tlw. nicht ausreichend Parkplätze auf den privaten Grundstücken vorhanden sind.

Der nächste öffentliche Parkplatz ist < 150 m entfernt.

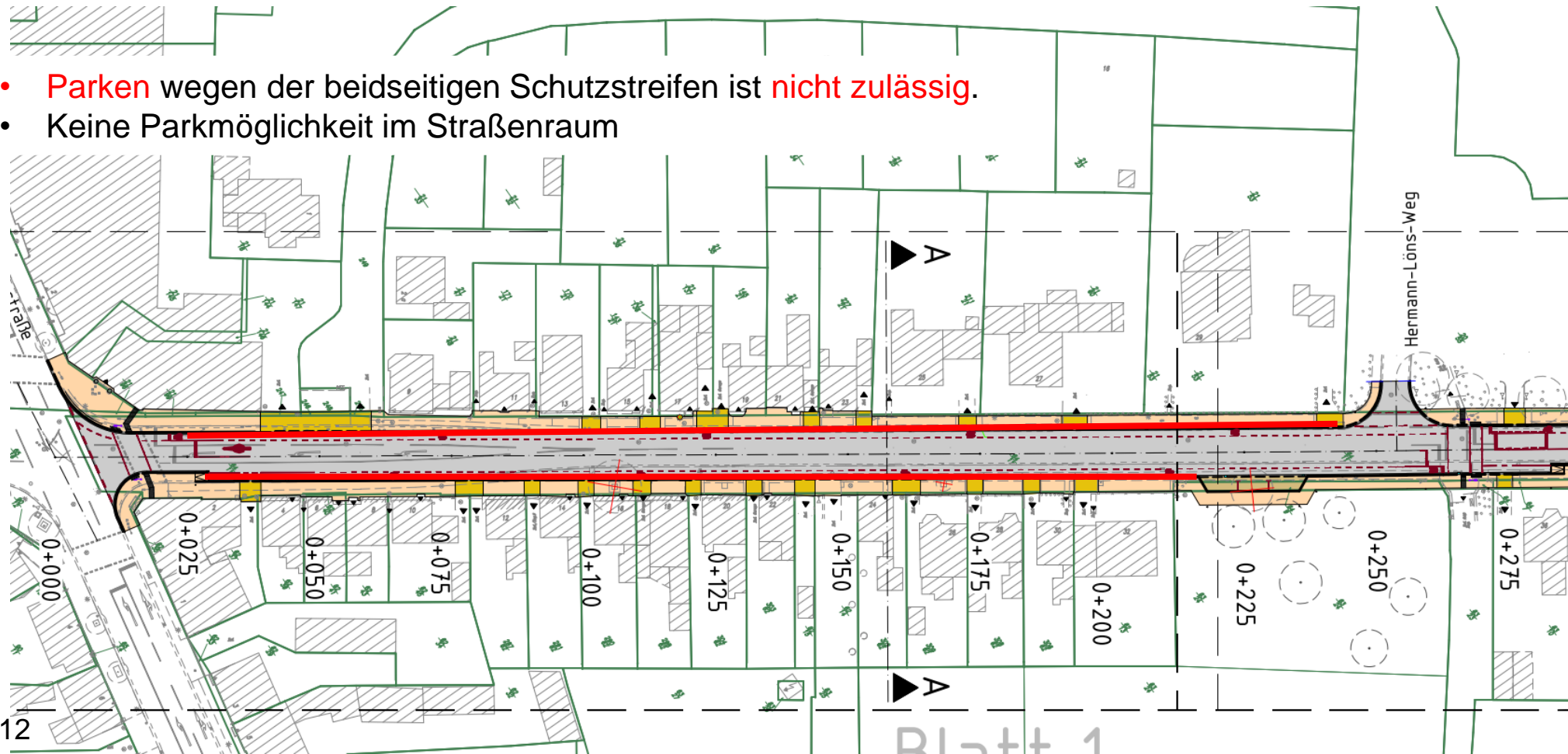
#### Fazit:

Der Parkraumbedarf kann über den öffentlichen Parkplatz gedeckt werden.

## 1. Vorstellung der bisherigen Planung

### 1.4 Problemdarstellung der Anwohner

- **Parken** wegen der beidseitigen Schutzstreifen ist **nicht zulässig**.
- Keine Parkmöglichkeit im Straßenraum

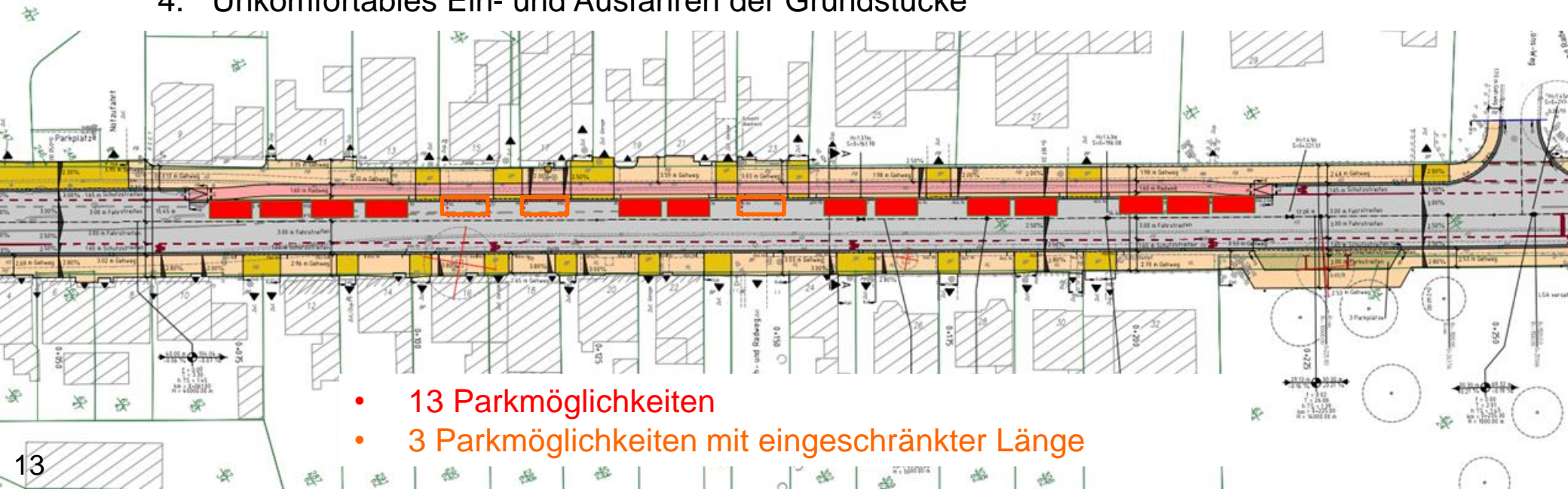




## 2. Planungsalternative - Mögliche Verbesserung der Parkmöglichkeiten

**Vorschlag:** Schutzstreifen in einem Teilabschnitt durch einen **benutzungspflichtigen Radweg** ersetzen

- Dadurch entstehen **Parkflächen im Straßenraum**
- Nachteile:
  1. Kein regelhafter Ausbau möglich
  2. Erhöhtes Konfliktpotenzial für alle Verkehrsteilnehmer, geringere Verkehrssicherheit
  3. Unkomfortable Führung des Radverkehrs
  4. Unkomfortables Ein- und Ausfahren der Grundstücke



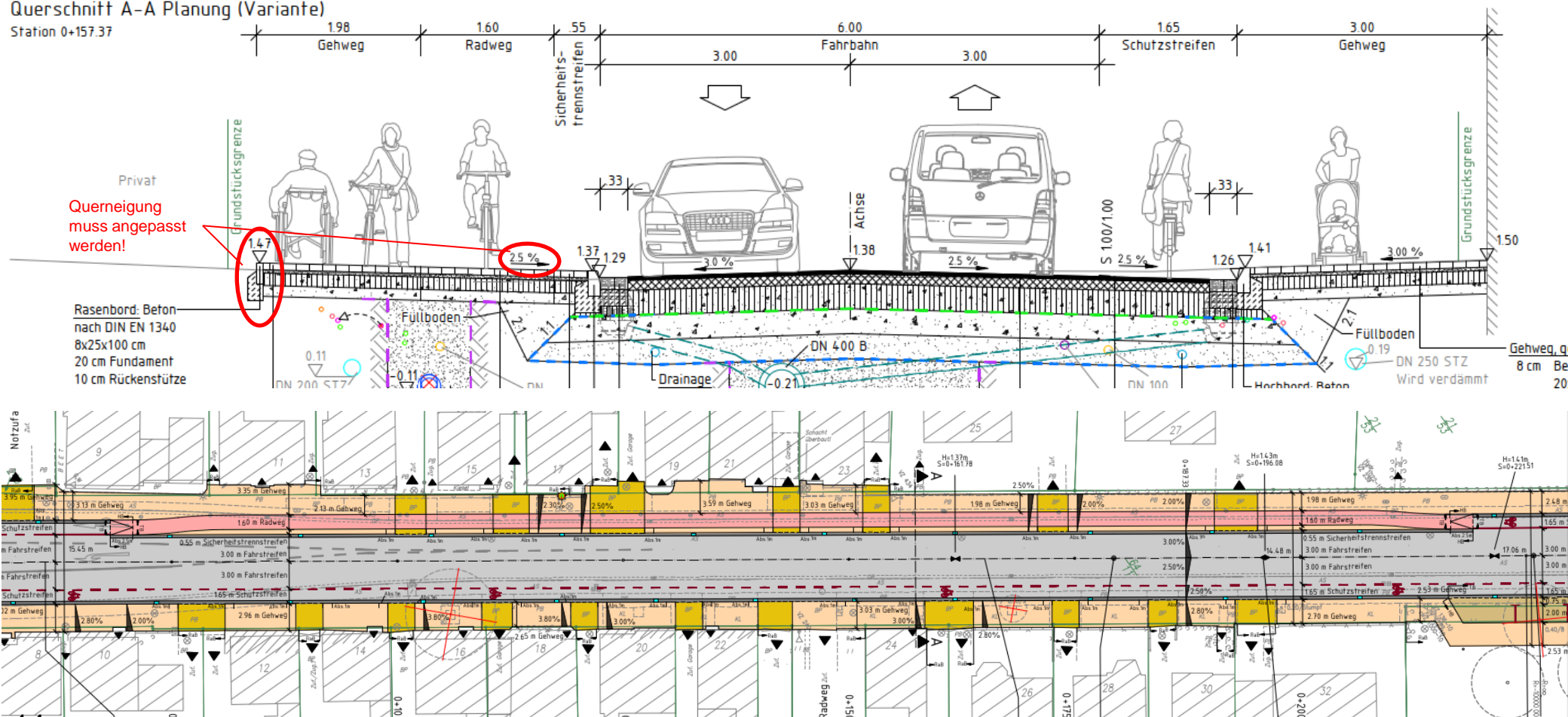
- 13 Parkmöglichkeiten
- 3 Parkmöglichkeiten mit eingeschränkter Länge



## 2. Planungsalternative - Mögliche Verbesserung der Parkmöglichkeiten

Querschnitt A-A Planung (Variante)

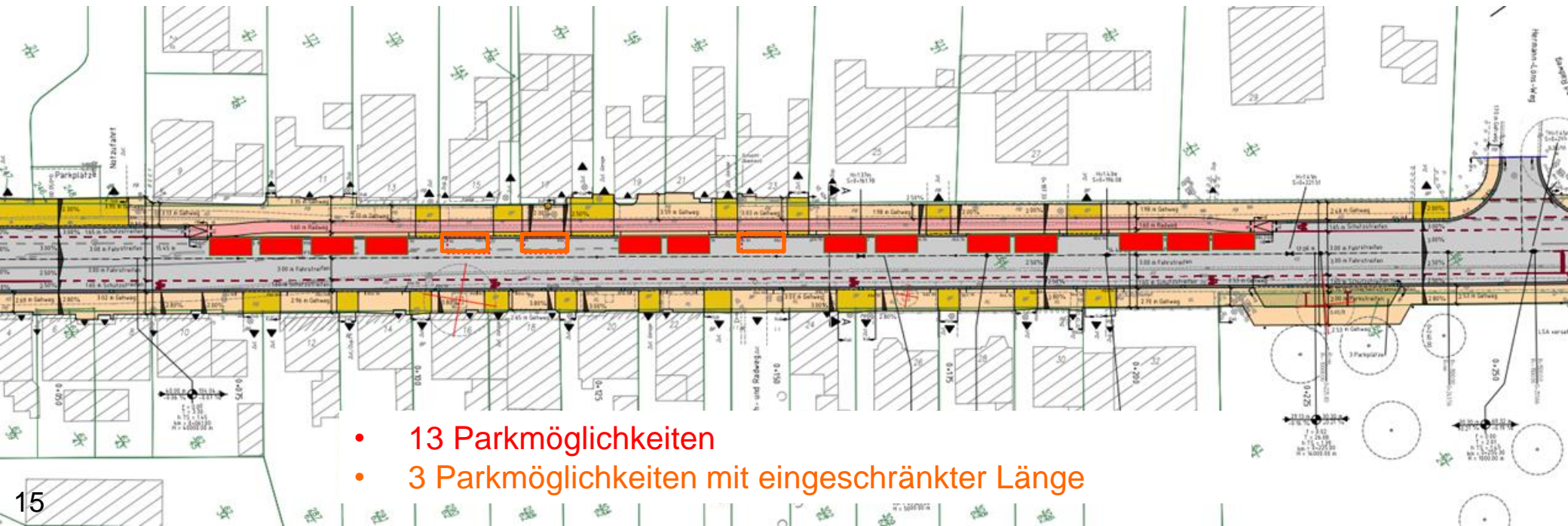
Station 0+157.37



## 2. Planungsalternative - Mögliche Verbesserung der Parkmöglichkeiten

Warum Radweg auf der Westseite?:

- Weniger Zufahrten als auf der Ostseite
- Mehr Parkmöglichkeiten als auf der Ostseite
- Das freie Hereinfahren in die Eddelaker Straße aus dem Knotenpunkt wird nicht durch parkende Fahrzeuge gestört, wodurch ein Rückstau in den Knotenpunkt entstehen könnte.

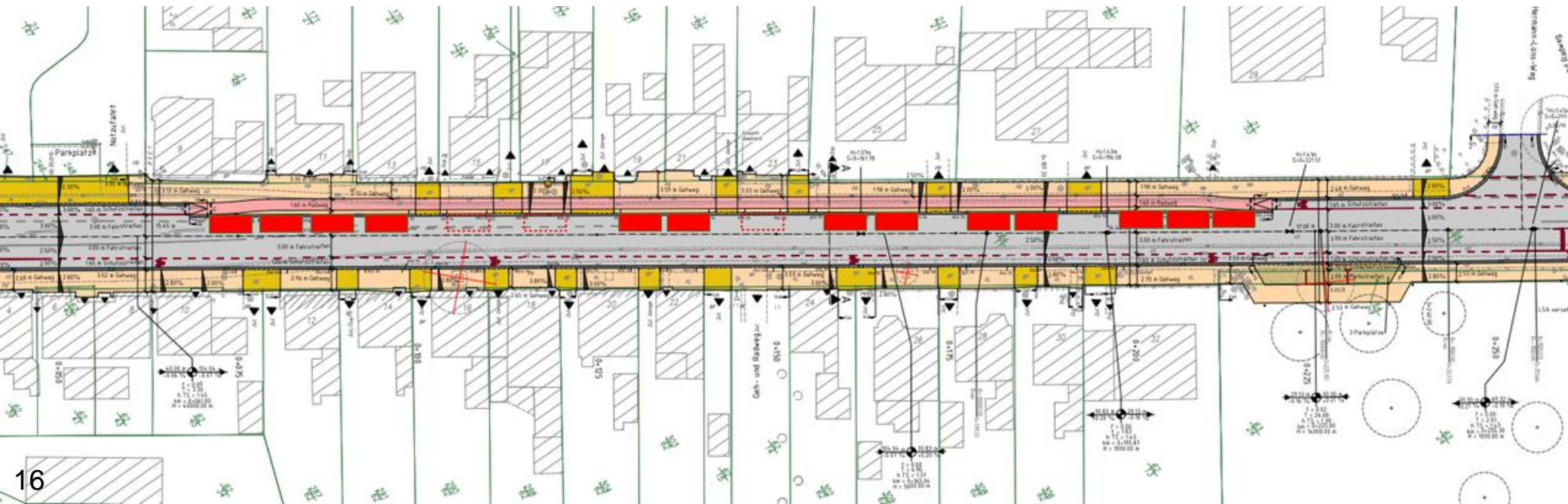


- 13 Parkmöglichkeiten
- 3 Parkmöglichkeiten mit eingeschränkter Länge



## 3. Fazit

- Eine Verbesserung des Anwohnerparkens ist nur in Verbindung mit einer deutlichen Verschlechterung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts für Radfahrer möglich.
- Ein Radweg in den Nebenflächen zu Gunsten der Verbesserung des Anwohnerparkens stellt für alle Verkehrsteilnehmer eine Verschlechterung dar (Fußgänger, Radfahrende, motorisierter Individualverkehr)



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**



**Merkel Ingenieur Consult**

**Johann-Mohr-Weg 2**  
**22763 Hamburg**