

Hamburg, den 12.03.2018

**An BIS/VD 5**

**Betr.: Zulieferung der Grundlagen zur Beantwortung von ADFC-Anträgen**

Stellungnahme der BWVI zu folgenden Aspekten:

1. Aktuelle Verkehrsbelastung
2. Ausführliche Beschreibung der Verkehrsbedeutung für den Gesamtverkehr
3. Berechnung gem. RLS-90 bezogen auf den Wohnort des Petenten
4. Auswirkung verkehrsbeschränkender Maßnahmen auf ÖPNV und Wirtschaftsverkehr
5. Angaben zur Veränderung im Umfeld durch möglicherweise eintretende Verdrängung

**Antrag:** Barnerstraße 39

### **1. Aktuelle Verkehrsbelastung**

Straße	Bezirk	Eingang Antrag BWVI	Verkehrsbelastung Kfz (Tagesverkehr, 24 h, SV-Anteil <3,5 zul. GG)	Zählung vom	Zählart
Barnerstraße	Altona	07.09.2017	Barnerstraße südwestlich Gaußstraße: 18.400 (6%)	05.06.2013	Tageszählung

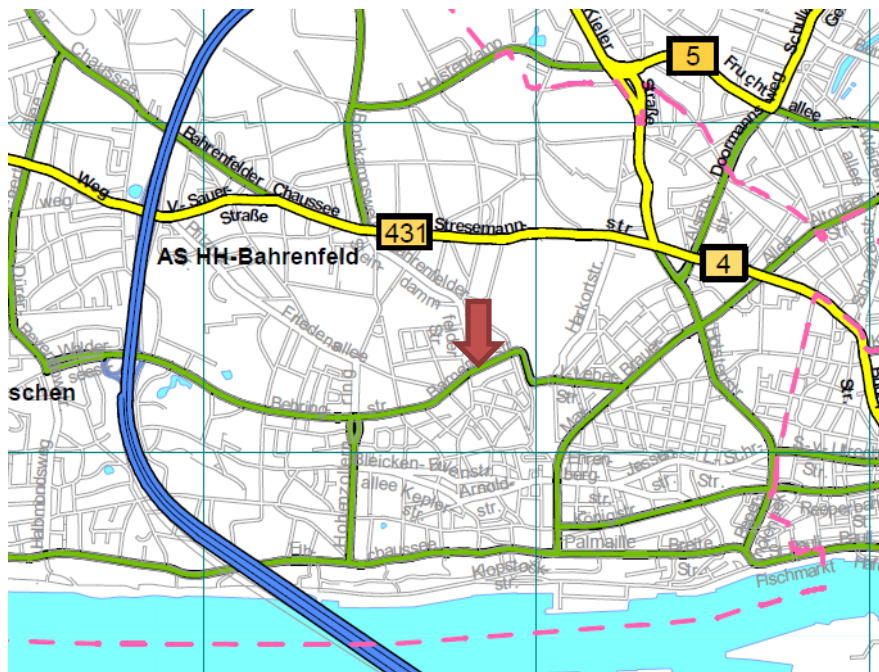
### **2. Ausführliche Beschreibung der Verkehrsbedeutung für den Gesamtverkehr**

Die Barnerstraße im Bezirk Altona ist eine Teilstrecke im Netz der Hauptverkehrsstraßen. Das Hauptverkehrsstraßennetz ist für die Abwicklung des übergeordneten Verkehrs mit Stadtteilverbindungsfunktion durch Bündelung auf leistungsfähige Straßen ausgebaut. Es bildet das Rückgrat zur zuverlässigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs, insbesondere des Wirtschaftsverkehrs und des straßengebundenen ÖPNV. Weitere verkehrliche Anforderungen sind Netzzusammenhang, Verfügbarkeit, Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit.

Die Barnerstraße ist die Verbindung zwischen der Max-Brauer-Allee und der Behringstraße via der Julius-Leber-Straße. Geführt durch den Lessingtunnel, verbindet die Barnerstraße/Julius-Leber-Straße nicht nur die Quartiere in Altonas Zentrum untereinander, sondern agiert zudem als Zubringer zur Bundesautobahn 7 (AS HH-Othmarschen) und in die Hamburger Innenstadt.

In unmittelbarer Nähe befinden sich derzeit die ehemaligen Bahnflächen westlich der Harkortstraße in Entwicklung zum zukünftigen Wohngebiet „Neue Mitte Altona“. Zusätzlich ist zurzeit ein neuer Bebauungsplan für das Gelände der Holsten-Brauerei in Aufstellung. Dort wird ein weiteres gemischtes Quartier mit 1650 Wohneinheiten und 25.000 m<sup>2</sup> BGF für Büros, Dienstleistungen und Hotels entstehen. In diesem Zusam-

menhang ist die Bedeutung der Barnerstraße/Julius-Leber-Straße als wichtige Zu-  
bringerstraße zu sehen.



Auszug aus dem Grundnetz der Hauptverkehrsstraßen und Bundesautobahnen  
(Stand 15. April 2015)

3. **Berechnung gem. RLS-90 bezogen auf den Wohnort des Petenten**  
s. Anlage
4. **Auswirkung verkehrsbeschränkender Maßnahmen auf ÖPNV und Wirtschafts-  
verkehr**
  - 4.1. **Auswirkungen auf den ÖPNV:**

Grundlegende Auswirkungen verkehrsbeschränkender Maßnahmen auf den ÖPNV  
werden zusammenfassend in Anlage 2 durch den HVV/die HOCHBAHN beschrieben.

Betroffene Buslinien: 37, 283, 288, 621, sowie derzeit Umleitungsweg der Linie 2  
Hinweis: Linie 288 ist auch von einem gleichartigen Antrag in der Palmaille betroffen.  
Hinweis: Linie 621 ist auch von einem gleichartigen Antrag in der Sülldorfer Land-  
straße betroffen.

Annahme: Fahrzeitverlängerung von einer Minute pro Fahrt

Die StadtBuslinie 288 befährt die Barnerstraße von West nach Ost in einer Richtung.  
Der Mehrzeitbedarf würde auf dem Streckenabschnitt Fabrik – Bf. Altona eingefügt.  
In direkter Folge verschieben sich die Abfahrtszeiten auf dem folgenden Streckenab-  
schnitt über Bf. Altona, Rathaus Altona bis zum Pflegezentrum Lutherpark um eine

Minute. Hierdurch werden am Nachmittag an der dortigen Endhaltestelle die bisher auf die Lenk- und Ruhezeiten anrechenbaren Lenkzeitunterbrechungen auf unter 10 Minuten sinken und sind somit nicht mehr anrechenbar. Zudem wird eine abendliche Verknüpfung von Hin- und Rückfahrt (19:06 auf 19:07) nicht mehr möglich sein.

Betrieblich wird dies den Einsatz zusätzlicher Personale und u.U. auch eines Busses bedeuten, um den gesetzlichen Anforderungen Lenk- und Ruhezeiten wieder gerecht zu werden sowie die Fahrplanlagen beibehalten zu können.

Die NachtBuslinie 621 befährt die Barnerstraße Landstraße in beiden Richtungen. Der Mehrzeitbedarf würde auf dem Streckenabschnitt Sieversstücken – Sülldorfer Brooksweg eingefügt. Hier muss eine sehr genaue Abwägung erfolgen, wie Fahrplanlagen geschoben werden müssen, da die Linie 621 eine knappe Verknüpfung mit der MetroBuslinie 1 an der Haltestelle Sieversstücken hat.

Einige Fahrten der 621 stellen auch Anschlüsse zu den letzten bzw. ersten Fahrten der S1 in Wedel her, die massiv Gefahr laufen dann nicht mehr gehalten werden zu können. Gerade diese Fahrten sind für Berufstätige mit Arbeitszeiten in Tagesrandlagen von höchster Wichtigkeit. Es ist davon auszugehen, dass einer dieser Anschlüsse aufgegeben werden muß, was im Nachtbereich dann zu Wartezeiten von um die 20 Minuten Dauer führt oder im ungünstigsten Falle keine Fahrmöglichkeit im angemessenen Zeitintervall zur Verfügung steht.

Dieser Abschnitt wird von der Hochbahn mit der Linie 283 in einer Fahrtrichtung befahren. Die Linie verkehrt in einem 20-Minuten-Takt. Ganztags (0-24 Uhr) befahren diesen Abschnitt insgesamt 37 Linienbusfahrten der Hochbahn. Zwischen 22 und 6 Uhr verkehren in diesem Abschnitt insgesamt 4 Fahrten der Hochbahn.

Je nach Länge des Abschnitts und des vorhandenen Fahrplans kann schon bei einem Mehrbedarf von 1 Minute auf den Stadtbuslinien ein zusätzliches Fahrzeug mit zwei zusätzlichen Diensten erforderlich sein, so dass es auch zu wirtschaftlichen Einbußen des Verkehrsunternehmens kommen wird.

#### Fazit:

Dieser Antrag wird von der VHH wegen der sicher eintretenden Gefahr erheblicher Qualitäts- und Attraktivitätseinbußen sowie deutlicher betrieblicher Nachteile auf den Linien 288 und 621 abgelehnt. Negative Auswirkungen sind auch für die HOCHBAHN vorhanden, so dass die HOCHBAHN eine Einführung von Tempo 30 hier als problematisch einstuft.

#### **4.2. Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr:**

##### a) Maßnahme Temporeduktion:

Aufgrund der innerstädtischen zentralen Lage der Barnerstraße sind einige Hauptverkehrs- und Bezirksstraßen als Alternativrouten möglich, wobei nicht davon ausgegangen werden kann, dass weite Umwege für den Wirtschaftsverkehr rentabel wären, um einen Abschnitt mit reduziertem Tempo zu umfahren.

##### b) Maßnahme Durchfahrtbeschränkung:

Straßen sind in ihrer Funktion grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern zum Allgemeingebrauch gewidmet. Sollte es sich um Quell- und Zielverkehr handeln gibt es keine alternative Route. Eine Durchfahrtbeschränkung würde zu Verdrängungen des Verkehrs in andere, ebenfalls hoch belastete Hauptverkehrsstraßen und das nachgeordnete Netz und zu Fahrzeitverlusten für den Wirtschaftsverkehr führen.

**5. Angaben zur Veränderung im Umfeld durch möglicherweise eintretende Verdrängung**

Aufgrund der momentan vorhandenen Bahninfrastruktur (Bahnhof Altona und Bahngleise nördlich davon) bildet die Barnerstraße mit dem Lessingtunnel die einzige Verbindung zwischen den Quartieren östlich und westlich der Bahngleise.

zu a) Es werden keine nennenswerten Verdrängungen erwartet.

zu b) Sollte es in diesem Abschnitt zu verkehrsbeschränkenden Maßnahmen kommen, ist davon auszugehen, dass sich der Verkehr auf die nördlich gelegene Bundesstraße 431 (Stresemannstraße) und in südlicher Richtung auf Bezirksstraßen und Wohnsammelstraßen verlagern wird.

Für die weiterführende Julius-Leber-Straße wurde ein gleichartiger Antrag gestellt. Für das System der Hauptverkehrsstraßen bedeutet dies enorme Probleme, sollten regional wichtige Straßenzüge positiv beschieden werden.