

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: Hallerstraße 23

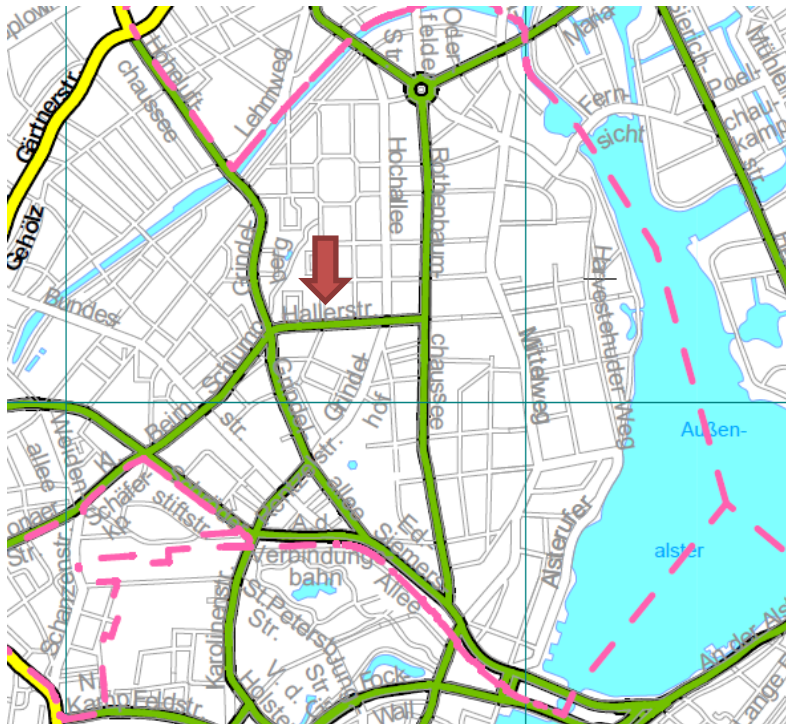
1. Aktuelle Verkehrsbelastung

| Straße | Bezirk | Eingang Antrag BWVI | Verkehrsbelastung Kfz (Tagesverkehr, 24 h, SV-Anteil <3,5 zul. GG) | Zählung vom | Zählart |
|--------------|------------|---------------------|--------------------------------------------------------------------|-------------|--------------|
| Hallerstraße | Eimsbüttel | 28.08.2017 | Hallerstraße östlich Brahmsallee: 24.000 (3%) | 16.08.2012 | Tageszählung |

2. Ausführliche Beschreibung der Verkehrsbedeutung für den Gesamtverkehr

Die Hallerstraße im Bezirk Eimsbüttel 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 verkehrlichen Anforderungen sind Netzzusammenhang, Verfügbarkeit, Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit.

Die Hallerstraße verbindet die Rothenbaumchaussee und die Grindelallee/Beim Schlump und erschließt damit die Quartiere der Stadtteile Harvestehude und Rotherbaum und bündelt den Erschließungsverkehr. Die Straße hat einen alleeartigen Charakter mit überwiegend geschlossener Bauweise.



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 Wirtschaftsverkehr

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: 15

Hinweis: Linie 15 ist auch von zwei gleichartigen Anträgen in der Reventlowstraße sowie in der Bernadottestraße betroffen.

Annahme: Fahrzeitverlängerung von einer Minute pro Fahrt

Die MetroBuslinie 15 befährt die Hallerstraße in beiden Richtungen tagsüber alle fünf Minuten. Der Mehrzeitbedarf würde auf dem Streckenabschnitt Bezirksamt Eimsbüttel – Parkallee eingefügt. Die Ankunft an der Alsterchaussee erfolgt eine Minute später, die Abfahrt eine Minute früher. Betrieblich kann diese Maßnahme den Einsatz zusätzlicher Personale und u.U. auch eines Busses bedeuten, da die Lenkzeitunterbrechungen an der Alsterchaussee von 12 auf 10 Minuten zurückgehen. 10 Minuten sind das zeitliche Mindestmaß, das als Lenkzeitunterbrechung im Sinne der Fahrpersonalverordnung angesetzt werden kann. Wenn durch Verspätungslagen die Lenkzeit-

unterbrechung unter 10 Minuten fällt, dann wird es zur Sicherstellung der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten erforderlich, zusätzliche Dienste (mit Mehrpersonalbedarf) zu implementieren und/oder zur Generierung anrechenbarer Lenkzeitunterbrechungen ein zusätzlichen Bus einzusetzen (was ebenfalls zusätzliche Dienste bedeutet). Zudem ist die Kehranlage Alsterchaussee bereits heute ausgelastet, für einen weiteren Bus ist kein Platz.

Fazit:

Dieser Antrag wird von der VHH wegen der Gefahr erheblicher betrieblicher Nachteile abgelehnt.

4.2. Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr:

a) Maßnahme Temporeduktion:

Aufgrund der innerstädtischen zentralen Lage sind diverse 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 kaum alternative Routen. Eine Durchfahrtbeschränkung würde zu Verdrängungen des Verkehrs in andere, ebenfalls hoch belastete Hauptverkehrsstraßen und das nachgeordnete Netz und aller Wahrscheinlichkeit nach zu Fahrzeitverlusten für den Wirtschaftsverkehr führen.

5. Angaben zur Veränderung im Umfeld durch möglicherweise eintretende Verdrängung

zu a) Es werden keine nennenswerten Verdrängungen erwartet.

zu b) Sollte es in diesem Abschnitt zu verkehrsbeschränkenden Maßnahmen kommen, ist nicht davon auszugehen, dass sich Verkehr in größerem Umfang verlagern wird. Es ist dennoch nicht auszuschließen, dass andere Bezirksstraßen im näheren Umfeld der Hallerstraße einer erhöhten Verkehrsbelastung ausgesetzt werden.