

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: Schleidenstraße (Lohkoppelstraße 48)

1. Aktuelle Verkehrsbelastung

Straße	Bezirk	Eingang Antrag BWVI	Verkehrsbelastung Kfz (Tagesverkehr, 24 h, SV-Anteil <3,5 zul. GG)	Zählung vom	Zählart
Schleidenstraße	Hamburg-Nord	01.09.2017	Schleidenstraße südlich Brucknerstraße: 29.700 (4%)	03.05.2017	Tageszählung

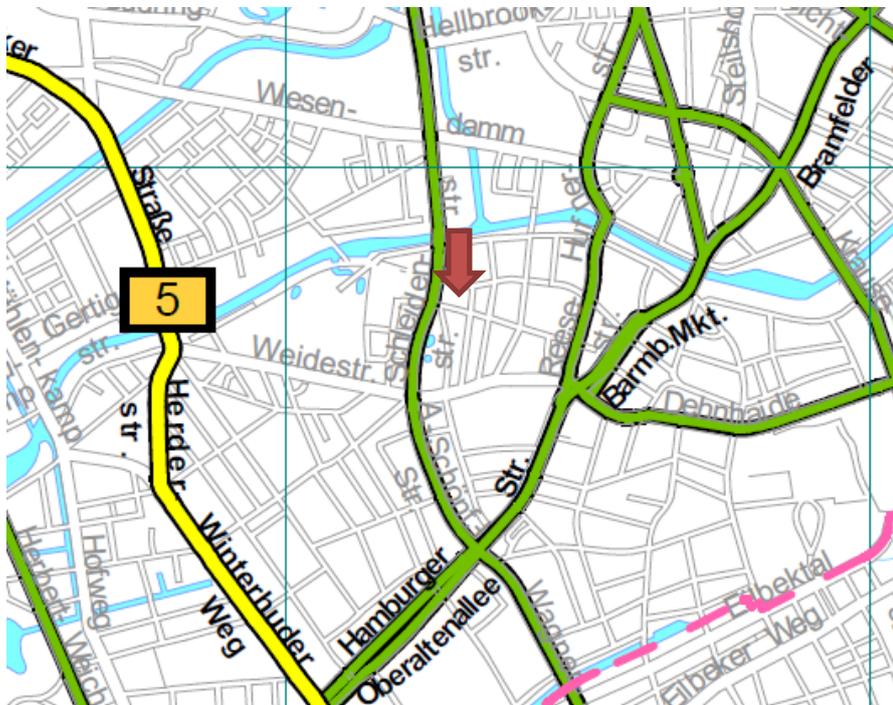
2. Ausführliche Beschreibung der Verkehrsbedeutung für den Gesamtverkehr

Die Schleidenstraße im Bezirk Hamburg-Nord 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 Schleidenstraße verbindet die Hamburger Straße mit der Weidestraße, dem Wiesendamm und im weiteren Verlauf über die Saarlandstraße mit dem Hamburger Ring 2 (Jahnring/Jahnbrücke).

Parallel zur Bundesstraße 5 (Winterhuder Weg/Herderstraße/Barmbeker Straße) erschließt die Schleidenstraße die Quartiere des Stadtteils Barmbek-Süd und bündelt den Erschließungsverkehr auf einer Nord-Süd-Achse. Die Straße hat einen alleearartigen Charakter mit überwiegend offener Bauweise.



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

3. Berechnung gem. RLS-90 bezogen auf den Wohnort des Patenten

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: 171, 261

Beide betroffenen Linien verkehren in einem 20-Minuten-Takt. Ganztags (0-24 Uhr) befahren diesen Abschnitt insgesamt 215 Linienbusfahrten. Zwischen 22 und 6 Uhr verkehren in diesem Abschnitt insgesamt 21 Fahrten.

Die Stadtbuslinie 261 verbindet entlang ihres Linienwegs 8 U-Bahn Haltestellen und 3 S-Bahn Haltestellen miteinander. Bei Einführung von Tempo 30 in diesem Abschnitt können so vorhandene Anschlussbeziehung durch notwendige Fahrzeitverlängerungen nicht mehr aufrecht gehalten werden. Dies führt zu längeren Reisezeiten der ÖPNV-Fahrgäste und somit zu einem verschlechterten Angebot.

Außerdem kann je nach Länge des Abschnitts und des vorhandenen Fahrplans 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 Einbüßen des Verkehrsunternehmens kommen würde.

Fazit:

Die Auswirkungen sind hoch, so dass die Hochbahn einer Einführung von Tempo 30 hier ablehnt.

4.2. Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr:

a) Maßnahme Temporeduktion:

Aufgrund der innerstädtischen zentralen Lage 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 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 nach 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 davon auszugehen, dass sich der Verkehr auf die westlich gelegene Bundesstraße 5 (Winterhuder Weg/Herderstraße/Barmbeker Straße) und in östlicher Richtung auf die Hauptverkehrsstraße Reesestraße verlagern wird. Zudem ist eine Verdrängung auf umliegende Bezirksstraßen und Wohnsammelstraßen möglich.