

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: Bundesstraße 6

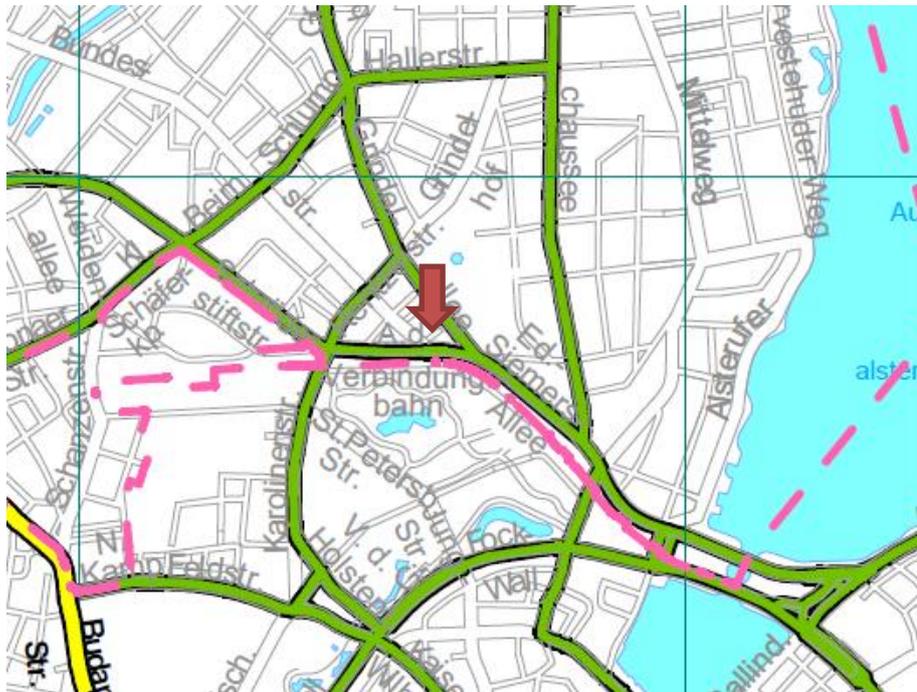
1. Aktuelle Verkehrsbelastung

Straße	Bezirk	Eingang Antrag BWVI	Verkehrsbelastung Kfz (Tagesverkehr, 24 h, SV-Anteil <3,5 zul. GG)	Zählung vom	Zählart
Bundesstraße	Eimsbüttel	04.09.2017	Bundesstraße westlich Grindelallee: 41.800 (5%)	21.11.2017	Tageszählung

2. Ausführliche Beschreibung der Verkehrsbedeutung für den Gesamtverkehr

Die Bundesstraße 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 verkehrliche Anforderungen sind Netzzusammenhang, Verfügbarkeit, Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit.

In Verbindung mit der Edmund-Siemers-Allee und der Straße „An der Verbindungsbahn“ erschließt die Bundesstraße über die Kennedybrücke die östlichen innenstadtnahen Quartiere. Einseitig verläuft sie an der Bahntrasse, auf der gegenüberliegenden Seite ist sie durch mehrstöckige geschlossene Bauweise gekennzeichnet. Aufgrund der Lage nahe der Hamburger Innenstadt, ist der Durchgangsverkehr von hoher überregionaler Bedeutung.



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.

Entlang den Straßen „Grindelallee“ und „Edmund-Siemers-Allee“ verkehren die Metrobuslinien 4 und 5 sowie die Nachtbuslinie 604. Entlang der „Edmund-Siemers-Allee“, „Bundesstraße“ und „An der Verbindungsbahn“ verkehrt die Nachtbuslinie 603.

Da der genaue Abschnitt für einen möglichen Tempo-30-Bereich noch nicht feststeht, werden für diese Betrachtung zwei Varianten beschrieben.

Variante 1: Einführung von Tempo 30 bis in die „Edmund-Siemers-Allee“:

Die „Edmund-Siemers-Allee“ besitzt Sonderfahrstreifen für den Busverkehr und wurde im Zuge des Busbeschleunigungsprogramms des Senats für die Metrobuslinie 5 aufwändig optimiert. Neben der Neugestaltung und dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen, wurden entlang dieser Linie alle Lichtsignalanlagen mit einer Beeinflussung für den ÖPNV ausgestattet. Dies ermöglicht betrieblich einen wesentlich stabileren Takt und gleichzeitig konnte dadurch mehrere Minuten Fahrzeit eingespart wer-

den. Durch diese Optimierung und die damit verbundene Reisezeitverkürzung für die Nutzer des ÖPNV sind überproportional große Fahrgaststeigerungen festgestellt worden. Die Einführung von Tempo 30 würde dieser Beschleunigungswirkung entgegenwirken. Fahrzeiten würden sich verlängern, die Attraktivität der dort verkehrenden Linien würde negativ beeinflusst. Dies würde zu Fahrgastrückgängen führen und die Sinnhaftigkeit der aufwändig durchgeführten Maßnahmen in Frage stellen.

Die Nachtbuslinie 604 hat gesicherte Anschlussbeziehungen am Rathausmarkt. Um diese zu erreichen können die Fahrplanlagen nicht verschoben werden. Im nördlichen Teil besitzt die Nachtbuslinie eine Schleifenfahrt und fährt anschließend ohne Pause wieder zurück zum Rathausmarkt. Bei einem Mehrbedarf von einer Minute je Richtung käme diese Buslinie dementsprechend später am Rathausmarkt an, so dass alle vorhandenen Anschlüsse nicht mehr gehalten werden könnten. Es würde zu einer klaren Angebotsverschlechterung führen.

Fazit:

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

Variante 2: Einführung von Tempo 30 im Bereich „An der Verbindungsbahn“ und „Bundesstraße“:

In diesem Bereich verkehrt ausschließlich die Nachtbuslinie 603. Außerdem finden in diesem Bereich häufig Ein- und Aussetzerfahrten von und zum Betriebshof statt.

Zwischen 22 und 6 Uhr verkehren in diesem Abschnitt insgesamt 13 Fahrten.

Die Nachtbuslinie 603 hat gesicherte Anschlussbeziehungen am Rathausmarkt und an der Haltestelle Fruchttallee (Hamburg-Haus) [zur Linie 600]. Falls die Fahrzeit in diesem Bereich verlängert wird, könnten diese Anschlüsse nicht mehr gehalten werden. Die Einführung von Tempo 30 im Bereich der Bundesstraße würde aber genau diesen Umstand erzwingen.

Fazit:

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

4.2. Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr:

a) Maßnahme Temporeduktion:

Da es sich bei der Bundesstraße um eine der Hauptverkehrsachsen in der Hamburger Innenstadt handelt, sind nach unserer Einschätzung weite Umwege für den Wirtschaftsverkehr nicht rentabel, 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 führen und hätte für den Wirtschaftsverkehr gravierende Auswirkungen (Zeitverluste).

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, sind hier durch das hohe Verkehrsaufkommen im umliegenden Netz der Bezirks- und Wohnsammelstraßen gravierende Verkehrsprobleme zu erwarten.