

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: Lappenbergsallee 34

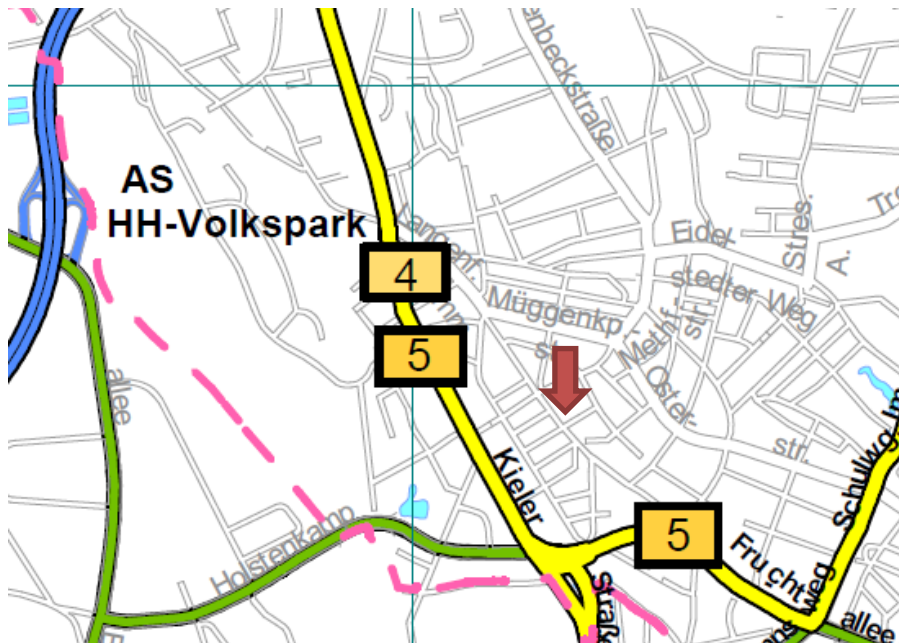
1. Aktuelle Verkehrsbelastung

Straße	Bezirk	Eingang Antrag BWVI	Verkehrsbelastung Kfz (Tagesverkehr, 24 h, SV-Anteil <3,5 zul. GG)	Zählung vom	Zählart
Lappenbergsallee	Eimsbüttel	06.09.2017	Lappenbergsallee nordwestlich Grundstraße: 7.200 (6%)	21.11.2017	Tageszählung

2. Ausführliche Beschreibung der Verkehrsbedeutung für den Gesamtverkehr

Die Lappenbergsallee ist eine Bezirksstraße im Bezirk Eimsbüttel. Gemeinsam mit dem Langenfelder Damm stellt sie eine wichtige Alternativroute zur parallel verlaufenden Bundesstraße 4 (Kieler Straße) dar. Zudem fungiert sie als Wohnsammelstraße für die umliegenden Tempo-30-Zonen.

Geprägt ist die Lappenbergsallee von mehrstöckiger Blockrandbebauung mit vermehrter gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss.



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: 4

Die Metrobuslinie 4 besitzt zur Hauptverkehrszeit einen 5-Minuten-Takt und wird voraussichtlich im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms, Maßnahmenpaket B, optimiert werden.

Ganztags (0-24 Uhr) befahren diesen Abschnitt insgesamt 303 Linienbusfahrten. Zwischen 22 und 6 Uhr verkehren in diesem Abschnitt insgesamt 42 Fahrten.

Die Metrobuslinie 4 ist die wichtigste Erschließungslinie neben der U2 in Bereich Eimsbüttel. Sie besitzt einen langen Linienweg und führt bis ins Stadtzentrum von Hamburg. Durch gewisse Störeinflüsse, vor allem bei Stau entlang der Kieler Straße, baut diese Linie gelegentlich schnell Verspätungen auf. Damit diese Störeinflüsse möglichst gering bleiben, sollten entlang des Linienwegs keine weiteren Einschränkungen, und damit auch Geschwindigkeitsreduzierungen, umgesetzt werden. Dies ist kontraproduktiv für jeden einzelnen Fahrgast und würde Fahr- und Reisezeiten verlängern.

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 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 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) Aufgrund der vergleichsweise niedrigen Verkehrsstärke ist davon auszugehen, dass es sich vorwiegend um Anliegerverkehr handelt. Demnach wird keine signifikante Verlagerung erwartet.