Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung VE 2

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: Vogt-Kölln-Straße 59

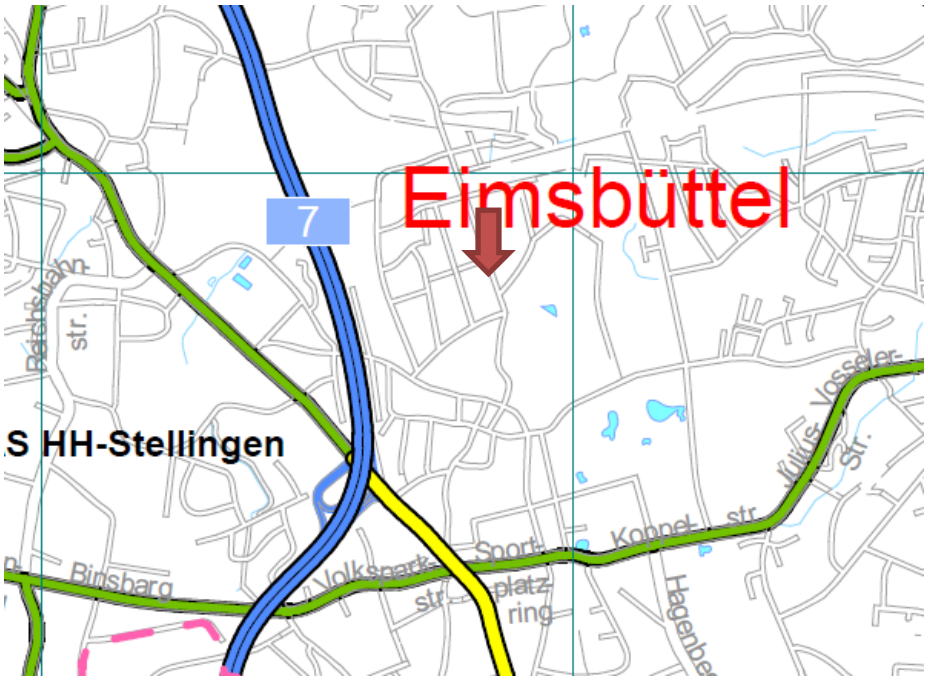
1. Aktuelle Verkehrsbelastung

Straße	Bezirk	Eingang Antrag BWVI	Verkehrsbelastung Kfz (Tagesverkehr, 24 h, SV-Anteil <3,5 zul. GG)	Zählung vom	Zählart
Vogt-Kölln-Straße	Eimsbüttel	04.09.2017	Vogt-Kölln-Straße nördlich Niewisch: 6.600 (5%)	20.09.2017	Topo.Box

2. Ausführliche Beschreibung der Verkehrsbedeutung für den Gesamtverkehr

Die Vogt-Kölln-Straße im Bezirk Eimsbüttel ist eine Bezirksstraße und Wohnerschließungsstraße für einige Quartiere nördlich des Tierparks Hagenbeck. Vor allem für die Erholungsverkehre zu und vom Tierpark Hagenbeck und Erholungsgebiet Niendorfer Gehege ist die Vogt-Kölln-Straße von besonderer Bedeutung.

Die Straße ist geprägt durch eine offene Bauweise und überwiegend ländlichen Charakter.



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 1

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: 181

Die Stadtbuslinie 181 verkehrt in den Hauptverkehrszeiten in einem 10-Minuten-Takt. Ganztags (0-24 Uhr) befahren diesen Abschnitt insgesamt 151 Linienbusfahrten. Zwischen 22 und 6 Uhr verkehren in diesem Abschnitt insgesamt 18 Fahrten.
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. Zusätzlicher Fahrzeugeinsatz ist auch stets mit zusätzlichen Emissionen verbunden.

Fazit:
Negative Auswirkungen sind vorhanden, so dass die Hochbahn eine Einführung von Tempo 30 hier als problematisch einstuft.

4.2. Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr:

a) Maßnahme Temporeduktion:
Es werden keine nennenswerten Auswirkungen erwartet.

b) Maßnahme Durchfahrtsbeschränkung:
Straßen sind in ihrer Funktion grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern zum Allgemeingebrauch gewidmet. Sollte es sich um Quell- und Zielverkehr handeln gibt es kaum alternative Routen.

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, muss der Verkehr auf umliegende Bezirksstraßen und Wohnerschließungsstraßen ausweichen. Aufgrund der geringen Dichte des Verkehrsnetzes in diesem Gebiet sind alternative Routen nur sehr begrenzt vorhanden.