

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Jörg Lühmann (GAL) vom 26.10.04

und Antwort des Senats

Betr.: 39-Punkte-Programm zur Beschleunigung des Verkehrs – Nachfragen 2

Am 14.09.2004 haben die Senatoren Dr. Freytag und Nagel ein 39 Punkte umfassendes Maßnahmenprogramm für die Beschleunigung des Verkehrs vorgestellt. Die Umsetzung soll bis 2007 erfolgen. Der finanzielle Aufwand wird mit rund 5,3 Mio. Euro angegeben.

Die Darstellung der einzelnen Maßnahmen ist oft so wenig konkret, dass durch die Kurzbeschreibung der Maßnahmen mehr Fragen aufgeworfen als beantwortet werden.

Für einige ausgewählte Beispiele frage ich daher den Senat:

Mit Ausnahme der Maßnahmen Fruchttalallee/Doormannsweg und Stresemannstraße/Kaltenkircher Platz, bei denen es sich um signaltechnische Umschaltungen handelt, ist die konkrete Detailplanung durch die zuständigen Behörden erst angelaufen. Detaillierte Aussagen sind zurzeit weder zu einzelnen Maßnahmen noch zu deren baulicher Umsetzung möglich.

Im Übrigen hat sich der Senat hiermit nicht befasst.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

1. *Mundsburg: Am Knoten Winterhuder Weg/Mundsburger Damm/Hamburger Straße/Oberaltenallee/Lerchenfeld sollen Bushaltestellen verlegt werden. Darüber hinaus soll die Bussonderspur im Winterhuder Weg aufgehoben werden. Die Wegebeziehungen zwischen dem Einkaufszentrum und den Einrichtungen des ÖPNV werden dadurch deutlich verschlechtert. Die Fahrplansicherheit der Busse im Winterhuder Weg wird – besonders während des Berufsverkehrs – gefährdet.*
 - 1.1 *Auf welcher Länge soll die Busspur im Winterhuder Weg entfallen?*
 - 1.2 *In welchem Verhältnis steht diese Maßnahme zur noch im Entwurf des Haushaltsplans 2005/2006 genannten Gesamtlänge der Bussonderspuren in Hamburg, die auf gleichem Niveau erhalten bleiben sollte?*
 - 1.3 *Sollen an anderer Stelle im Stadtgebiet neue Bussonderspuren eingerichtet werden?*
 - 1.4 *Sollen die Auswirkungen der Aufhebung der Bussonderspur (insbesondere in Bezug auf Fahrplansicherheit und Taktichte) durch andere Maßnahmen, wie z. B. Busvorrangschaltungen kompensiert werden?*
 - 1.5 *War der HVV in die Entscheidung involviert?*

1.5.1 Wenn ja, wie bewertet der HVV die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Fahrplansicherheit der Buslinien im Winterhuder Weg, auf die Erreichbarkeit der Bushaltestellen und in der Folge aller Maßnahmen auf die Akzeptanz seiner Fahrgäste?

1.5.2 Wenn nein, aus welchem Grund wurde der HVV nicht an den Planungen beteiligt?

1.6 Wer war sonst daran beteiligt? Bitte explizit auflisten.

1.7 Wie beurteilt der Senat die Auswirkungen seines Programms auf die Sicherheit für Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV in Folge der durch die Maßnahmen erzwungenen Straßenquerungen?

1.8 Welche Maßnahmen will der Senat zur Verbesserung der Situation für die ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer ergreifen, um die an dieser Stelle erschwerten Straßenquerungen zu kompensieren?

2. Veränderungen der Ampelschaltungen an der Nordschleswiger Straße

2.1 Wie sollen die nachfolgenden Ampeln konkret umgeschaltet werden?

2.1.1 Nordschleswiger Straße – Eulenkamp

2.1.2 Nordschleswiger Straße – Walddörfer Straße

2.1.3 Nordschleswiger Straße – Straßburger Straße

2.2 Welche Verkehrsbeziehungen sollen mit den jeweiligen Ampelschaltungen konkret verbessert werden?

2.3 Welche Verkehrsbeziehungen werden durch die Ampelschaltungen verschlechtert?

Siehe Vorbemerkung.

2.4 Wie lange dauern die jeweiligen Grünphasen für alle Verkehrsteilnehmer an den jeweiligen Straßen momentan?

Die Grünzeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind abhängig von der jeweiligen Tages-schaltung, die von der Hauptlastrichtung des Verkehrs abhängig ist. Eine generelle Angabe ist daher nicht möglich.

2.4.1 Wie lange nach der Umstellung?

Siehe Vorbemerkung.

2.5 Wann wurde der Grünphasenumlauf zuletzt geändert und aus welchem Grund?

2.5.1 Welche Veränderungen wurden dabei vorgenommen?

Im Rahmen einer Koordinierungsanpassung wurden in 2003 die drei genannten Knotenpunkte umgeschaltet. Die beiden letztgenannten erhielten u. a. aus Gründen der Unfallproblematik für die Nordost – Fahrbeziehungen (Linksabbieger) unterstützend Zusatzsignale.

2.6 Wie viele Autos können vor und wie viele nach der Umstellung in der Grünphase die Kreuzung (in alle Richtungen) passieren?

2.7 Wie lang wird die Grünphase für Fußgängerinnen und Fußgänger über die Nordschleswiger Straße dauern?

2.7.1 *Werden Fußgängerinnen und Fußgänger nach erfolgter Umschaltung der Ampelanlagen die Nordschleswiger Straße in einem Zuge überqueren können oder müssen sie mit einem erzwungenen Stopp auf der Mittelinsel rechnen?*

2.8 *Welche Kosten sind mit der Umlaufänderung verbunden?*

2.9 *Wann wird die Maßnahme durchgeführt?*

3. *Osdorfer Weg – Anschluss BAB A 7*

3.1 *Wie soll eine Rechtsabbiegespur auf dem kurzen Abschnitt zwischen Baurstraße und BAB-Anschluss entstehen, welche Flächen sollen dafür in Anspruch genommen werden?*

3.2 *Wird von dieser Maßnahme auch die Einmündung Kalkreuthweg betroffen sein?*

3.3 *Was bedeutet dies für die Kreuzung Baurstraße – Osdorfer Weg – Theodorstraße insgesamt?*

Siehe Vorbemerkung.

4. *Osdorfer Weg – Ebertallee*

4.1 *Sind die Verkehrsmengen aus dem Osdorfer Weg in die Ebertallee der Grund für einen Umbau an dieser Stelle?*

Nein.

4.2 *Der Gegenverkehr ist an der Stelle des Mittelweges schlecht einsehbar. Deswegen gab es in der Vergangenheit an dieser Stelle beim Abbiegeversuch mehrere Unfälle.*

4.2.1 *Wie viele Unfälle an dieser Kreuzung sind darauf zurückzuführen?*

4.2.2 *Ist diese Problematik bei der Umgestaltung der Kreuzung bereits berücksichtigt worden?*

An der Kreuzung Osdorfer Weg/Ebertallee haben sich vom 01.01.1997 bis zum 27.10.2004 insgesamt 6 Verkehrsunfälle beim Linksabbiegen vom Osdorfer Weg in die Ebertallee ereignet. Die Auswertung der noch verfügbaren Unfallakten (Aufbewahrungsfrist 3 Jahre) ergab keinerlei Hinweise auf eingeschränkte Sichtverhältnisse als Unfallursache.

Bei baulichen Umgestaltungen von Knotenpunkten wird regelmäßig auch die Möglichkeit zur Verbesserung der Sichtverhältnisse geprüft. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

5. *Stresemannstraße – Kaltenkirchener Platz*

In beide Richtungen und insbesondere durch viele Linksabbieger in Richtung Augustenburger Str. gibt es eine konkurrierende Situation.

5.1 *Welche Verkehrsrichtung profitiert von der Umschaltung?*

5.2 *Wie viele Autos können vor und wie viele nach der Umstellung in der Grünphase die Kreuzung (in alle Richtungen) passieren?*

Von der Umschaltung profitieren die Linksabbieger von der Stresemannstraße in Richtung Kaltenkircher Platz und der Verkehr in der Stresemannstraße stadtauswärts. Aufgrund der bisherigen häufigen Überlastung in den Verkehrsspitzenzeiten ist vorab ein quantifizierbarer Vergleich nicht möglich.

5.3 Wie lang werden die Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer?

Im Vergleich zur bisherigen Schaltung stellen sich je nach Tagesprogramm gleich lange bzw. kürzere Wartezeiten ein.

5.4 Wie lang wird die Grünphase für Fußgängerinnen und Fußgänger über die Nordschleswiger Straße dauern?

5.4.1 Werden Fußgängerinnen und Fußgänger nach erfolgter Umschaltung der Ampelanlagen die Nordschleswiger Straße in einem Zuge überqueren können oder müssen sie mit einem erzwungenen Stopp auf der Mittelinsel rechnen?

Für die Stresemannstraße wird es künftig gleich lange bzw. längere Grünphasen für Fußgänger geben, die weiterhin die gesamte Straßenbreite ohne Halt auf der Mittelinsel queren können.

6. Stresemannstraße – Kieler Straße

6.1 Durch welche Maßnahmen wird die Möglichkeit geschaffen, die Linksabbiegespur in der Kieler Straße und die Rechtsabbiegespur in der Stresemannstraße zu verlängern?

6.2 Geschieht dies zu Lasten von Fuß- und Radwegen?

Siehe Vorbemerkung.