

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Till Steffen (GRÜNE) vom 13.12.13

und Antwort des Senats

Betr.: Ampel-Umstellung und Umleitungen an der Ausweichroute zur A 7

Die Straßenzüge Lappenbergsallee/Faberstraße sowie Memellandallee/Harkortstraße/Präsident-Krahn-Straße stellen für den Radverkehr angenehm zu befahrende Nebenstraßen dar, die mit dem notwendigen Zwischenstück Eimsbütteler Marktplatz/Kieler Straße eine direkte Verbindung zwischen den Zentren der dichtbesiedelten Stadtteile Eimsbüttel, Altona und Ottensen bilden.

Nun wurde die dabei zu überquerende Ampel am Eimsbütteler Marktplatz verlegt, sodass ein Umweg entsteht und statt zwei nun vier Ampeln zu beachten sind. Als Begründung wird angeführt, dass der Verkehrsfluss auf der Kieler Straße erhöht werden müsse, da diese Strecke eine Ausweichroute zur A 7 darstellt, während dort gebaut wird.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

1. *Wurde ermittelt, wie viel Zeit durchschnittliche Radfahrer/-innen/Fußgänger/-innen zusätzlich auf der Kreuzung nun benötigen?*

Wenn ja, wie viel mehr ist das?

Wenn nein, warum nicht?

Für den Radverkehr vom Eimsbütteler Markt Richtung Holstenkamp verkürzen sich durch die neue Furt der Fahrweg und die Wartezeit. Die Fahrbeziehung vom Eimsbütteler Markt Richtung Kieler Straße (Süd) wird zwar über eine längere Wegestrecke angebunden, jedoch durch die verbesserte Schaltung der Lichtsignalanlage (LSA) mit geringeren Wartezeiten abgewickelt. In der LSA-Schaltung wurde berücksichtigt, dass Fußgänger und Radfahrer in einem Umlauf, das heißt ohne Halt auf der Mittelinsel, queren können. Dies war im Bestand nicht der Fall. Eine konkrete Zeitmessung wurde vor diesem Hintergrund nicht vorgenommen.

2. *Wie ist der Vorteil für den Autoverkehr?*

Durch eine optimierte Koordinierung der Schaltzeiten der Lichtsignalanlagen in Fahrtrichtung Holstenkamp kann eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit und somit eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden (sogenannte grüne Welle). Hierdurch wird die Attraktivität der Route Holstenkamp/Schnackenburgallee verbessert und es werden in der Folge Verlagerungen von A7-Zielverkehren von der Anschlussstelle (AS) HH-Stellingen auf die AS HH-Volkspark erwartet.

3. *Inwiefern ändert sich durch die Umstellung die Verkehrsstärke auf der Kieler Straße in den Spitzenzeiten? Bitte nach Pkws und Lkws getrennt angeben, wie die Verkehrsstärke in Spitzenzeiten vor der Umstellung war, wie sie jetzt ist, und wie sie prognostiziert wird.*

Die Umstellung der LSA-Schaltung eröffnet für die Spitzenstunden ein Verlagerungspotenzial von circa 500 Kfz/h auf die Achse Holstenstraße/Schnackenburgallee Richtung Norden. In Richtung Norden der Kieler Straße fahren in der Morgenspitze (Zählung vom 7. September 2010) 878 Kfz/h (Schwerverkehr (SV) 15,4 Prozent) und in der Abendspitze circa 1.763 Kfz/h (SV 2,8 Prozent).

4. *Inwiefern ändert sich durch die Umstellung die Verkehrsstärke auf dem Holstenkamp und dem Eimsbütteler Marktplatz/Fruchtallee in den Spitzenzeiten? Bitte nach Pkws und Lkws getrennt angeben, wie die Verkehrsstärke in Spitzenzeiten vor der Umstellung war, wie sie jetzt ist, und wie sie prognostiziert wird.*

Der Holstenkamp wird in Fahrtrichtung Osten in der Morgenspitze von 715 Kfz/h (SV 8,8 Prozent) und in der Abendspitze von 1.088 Kfz/h (SV 3,2 Prozent) frequentiert (Zählung vom 7. September 2010). In Fahrtrichtung Westen fahren in der Morgenspitze 1.038 Kfz/h (SV 4,8 Prozent) und in der Abendspitze 1.004 Kfz/h (SV 3,6 Prozent). Von der Fruchtallee Richtung Eimsbütteler Markt (Richtung Westen) fahren am Morgen 1.618 Kfz/h (SV 6,9 Prozent) und am Abend 2.050 Kfz/h (SV 2,5 Prozent). Die Gegenrichtung Osten wird am Morgen von 2.105 Kfz/h (SV 5,3 Prozent) und am Abend von 1.875 Kfz/h (SV 3,4 Prozent) befahren.

Die Verkehrsstärke auf dem Holstenkamp in Richtung Westen könnte sich um circa 500 Kfz/h in den Spitzenstunden erhöhen. Am Knoten Eimsbütteler Marktplatz/Fruchtallee gibt es keine Änderungen.

5. *Inwiefern ändert sich durch die Umstellung die Geschwindigkeit auf der Kieler Straße in den Spitzenzeiten? Bitte nach Pkws und Lkws getrennt angeben, wie die Geschwindigkeit in Spitzenzeiten vor der Umstellung war, wie sie jetzt ist, und wie sie prognostiziert wird.*
6. *Inwiefern ändert sich durch die Umstellung die Geschwindigkeit auf dem Holstenkamp und dem Eimsbütteler Marktplatz/Fruchtallee in den Spitzenzeiten? Bitte nach Pkws und Lkws getrennt angeben, wie die Geschwindigkeit in Spitzenzeiten vor der Umstellung war, wie sie jetzt ist, und wie sie prognostiziert wird.*

Es erfolgt keine Messung der gefahrenen Höchstgeschwindigkeit. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird weiterhin 50 km/h betragen.

7. *Inwiefern ändert sich durch die Umstellung die Verkehrsdichte auf der Kieler Straße in den Spitzenzeiten? Bitte nach Pkws und Lkws getrennt angeben, wie die Verkehrsdichte in Spitzenzeiten vor der Umstellung war, wie sie jetzt ist, und wie sie prognostiziert wird.*
8. *Inwiefern ändert sich durch die Umstellung die Verkehrsdichte auf dem Holstenkamp und dem Eimsbütteler Marktplatz/Fruchtallee in den Spitzenzeiten? Bitte nach Pkws und Lkws getrennt angeben, wie die Verkehrsdichte in Spitzenzeiten vor der Umstellung war, wie sie jetzt ist, und wie sie prognostiziert wird.*

Angaben zur Verkehrsdichte liegen nicht vor. Zur Verkehrsstärke siehe Antwort zu 3.

9. *Welche Fahrzeitvorteile in Sekunden entstehen?*

Angaben zu Fahrzeitvorteilen in Sekunden liegen nicht vor.

10. *Wurde ermittelt, wie viele Radfahrer/-innen/Fußgänger/-innen diese Kreuzung benutzen?*

Wenn ja, wie viele?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Als Schwerpunkt der Bearbeitung galt es, die während der Bauzeit der A 7 im Bauabschnitt Stellingen beeinträchtigte AS HH-Stellingen und den Knoten Kieler Straße/Sportplatzring verkehrlich zu entlasten. Als verträgliche Route sind dies der Holstenkamp und die Schnackenburgallee. Eine weitere wesentliche Aufgabe der Maßnahme ist die nachhaltige Verlagerung von Verkehren aus dem empfindlicheren

Wohnumfeld der Kieler Straße auf die von Gewerbenutzung geprägte Schnackenburgallee. Die Rahmenbedingungen für die Führung des Fußgänger- und Radverkehrs sind jedoch in der Planung berücksichtigt und anhand der benannten Ziele abgewogen worden.

11. *Welche Strecke empfehlen die zuständigen Behörden dem Radverkehr auf der Relation Eimsbüttel – Altona, nachdem diese Strecke weniger attraktiv gemacht wurde?*

Der Knoten Eimsbütteler Markt kann weiterhin vom Radverkehr passiert werden. Im Übrigen siehe Antwort zu 1.

12. *Wie wird der neu entstandene Nachteil für den Fuß- und Radverkehr kompensiert?*

Siehe Antwort zu 1.

13. *Wie wird auf die Umleitung aufmerksam gemacht?*

Die wegweisende Beschilderung aus Richtung Fruchttallee wird angepasst werden.

14. *Welche weiteren Knoten entlang der Ausweichrouten zur A 7 werden vor und während der Bauphase ebenfalls zugunsten des besseren Kfz-Verkehrsflusses umgeschaltet beziehungsweise der der Rad- und Fußverkehr umgelenkt?*

Der Knoten Holstenkamp/Schnackenburgallee wird vor und während der Bauphase zugunsten des besseren Kfz-Verkehrsflusses umgeschaltet werden.

15. *Was ist an den nach unter 7. gefragten Knoten genau geplant? Was ist schon umgesetzt worden?*

Es wird davon ausgegangen, dass diese Frage sich auf die Frage 14. bezieht. Am Knotenpunkt Holstenkamp/Schnackenburgallee wird ein zusätzlicher Rechtsabbiegestreifen markiert. Aus verkehrsrechtlichen Gründen muss parallel die Furt im Einmündungsbereich der Schnackenburgallee bauzeitlich gesperrt werden, da bei mehrstreifiger Führung der Abbiegeströme parallel geführte Fußgänger getrennt signalisiert werden müssen.

16. *Wurden die Meinungen von Experten/-innen, Anwohnern/-innen, der Bezirksversammlungen oder weiteren Beteiligten bei der Planung zur Änderung der geänderten Knoten einbezogen?*

Wenn ja, wie erfolgte dies und was war das Ergebnis für die jeweiligen Knoten?

Wenn nein, warum nicht?

Ja. Das „Verkehrskonzept für das nachgeordnete Netz während der Bauzeit“ der sechs-/achtstreifigen Erweiterung der A 7 ist Inhalt der genehmigten Planfeststellungsunterlage. Eine umfassende Beteiligung wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gewährleistet.

17. *Inwiefern gibt es zur A7-Ausweichroute querenden Busverkehr, der ebenfalls von Einschränkungen betroffen ist? Um welche Linien handelt es sich und wie sieht die Einschränkung (Fahrzeitverlust oder Ähnliches) genau aus?*

Durch die Verlagerung von Verkehren aus der Kieler Straße auf die Schnackenburgallee wird es keine Einschränkungen des querenden Busverkehrs geben.

18. *Inwiefern hält der Senat an dem Ziel fest, den Autobahnverkehr auch während der Bauphase auf der A 7 zu halten?*

19. *Wieso gestaltet der Senat Alternativrouten besonders attraktiv, damit der Verkehr von der Autobahn auf die innerstädtischen Straßen geleitet wird?*

20. *Wie soll der zusätzliche Verkehr von der Kieler Straße weiter in den die Innenstadt oder Altona geführt werden?*

21. Welche zusätzlichen Verkehrsströme erwartet der Senat auf diesen Strecken während der Bauphase?

Während der gesamten Bauzeit wird die bestehende Anzahl der durchgehenden Fahrstreifen auf der Autobahn erhalten bleiben.

Die beschriebenen Maßnahmen am Eimsbütteler Markt und am Knoten Holstenkamp/Schnackenburgallee dienen zur Steuerung der A7-Zielverkehre aus dem nachgeordneten Netz und nicht der Ableitung von Autobahnverkehren auf die innerstädtischen Straßen.