

Anfrage gemäß § 27 BezVG der Mitglieder der Bezirksversammlung, Fabian Klabunde, Stefanie Könnecke, Anna Gallina, Gülnur Can (GRÜNE-Fraktion) und Jutta Seifert, Peter Schreiber, Wolfgang Düvel (SPD Fraktion)

„Umbau der Kreuzung Kieler Straße/Sportplatzring“

Die Anfrage wird – von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation – wie folgt beantwortet:

Dem Verkehrsausschuss wurde in seiner Sitzung am 13.6.2012 die Planung für den Umbau der Kreuzung Kieler Straße/Sportplatzring vorgestellt.

Die Kreuzung soll mit erheblichem Mittelaufwand allein mit Blick auf eine noch leistungsfähigere Durchleitung von noch mehr Kraftverkehr in die innere Stadt umgebaut werden. Der Umbau wird begründet mit Blick auf das erwartete Verkehrsaufkommen nach dem Abschluss des A7-Ausbaus und während der Umbauphase (A7 – Deckel). Im Lärmaktionsplan wird die Kieler Straße als besonders belastete Strecke identifiziert und für ein Pilotprojekt zur Reduktion der Lärmbelastung vorgeschlagen. Allerdings werden diese Maßnahmen erst für die Zeit nach dem A7-Ausbau avisiert. Vor diesem Hintergrund fragen wir:

- Welche zusätzliche Lärmbelastung der AnwohnerInnen in der Kieler Straße ist durch das prognostizierte Verkehrsaufkommen zu erwarten? Sind die Reduktionsziele des Lärmaktionsplanes unter diesen Bedingungen noch zu erreichen?

Bei der Umgestaltung des Knotens Kieler Straße/Sportplatzring handelt es sich nicht um einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BlmSchV) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VlärmSchR) 97. Demnach besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge.

Kennzeichnend für einen erheblichen baulichen Eingriff sind solche Maßnahmen, die in die bauliche Substanz der Straße eingreifen. Der Bau von Lichtsignalanlagen sowie Ummarkierungen stellen keinen erheblichen baulichen Eingriff dar. Eine lärmtechnische Untersuchung, welche ggf. Ansprüche auf Lärmschutz definiert, wird somit nicht erforderlich.

Darüber hinaus strebt Hamburg an, unberührt von der Umgestaltung des Knotens Kieler Straße/Sportplatzring mit den geplanten Maßnahmen der Lärmaktionsplanung, (das Pilotprojekt Kieler Straße zwischen Langenfelder Damm und Holstenkamp ist ein Teil der Maßnahmen), die Reduktionsziele zu erreichen.

- Ist eine Entlastung der Kieler Straße durch eine Ertüchtigung und Ausschilderung der Strecke von der A7-Abfahrt Volkspark über Rondenbarg und Holstenkamp geprüft worden?
- Wenn ja, wie groß wäre die Entlastung der Kieler Straße durch diese Lösung bezüglich der Verkehrsmenge und der Lärmbelastung? Was steht dieser Lösung im Wege?

Die Entlastung der Kieler Straße durch eine Ausschilderung von der Abfahrt Volkspark über Rondenbarg und Holstenkamp wurde nicht geprüft. Der Rondenbarg dient ausschließlich der Erschließung des Gewerbegebietes.

Geprüft wurde die Strecke über die Anschlussstelle (AS) Hamburg-Volkspark, Schnackenburgallee und Holstenkamp.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde festgestellt, dass die Ausschilderung über die AS Hamburg-Volkspark, Schnackenburgallee und Holstenkamp eine Entlastung von 500 Kfz/Spitzenstunde ermöglicht. Dieses Ergebnis wird in der weiteren Planung berücksichtigt.

- Ist berücksichtigt worden, dass zu diesem Zeitpunkt mit der A 20 eine Alternativroute zur Verfügung stehen soll, die die Hamburger Innenstadt vom Durchgangsverkehr entlasten soll, der bisher von der A7 über die Kieler Straße geleitet wird? In wie weit ist der geplante Knotenumbau dann noch erforderlich?

In der Verkehrsprognose 2025 fand die A 20 Berücksichtigung. Der Umbau des Knotenpunktes Kieler Straße/Sportplatzring wird, um die prognostizierten Verkehre leistungsfähig abzuwickeln, vor dem Ausbau der A 7 (voraussichtlich bis Ende 2014) fertig gestellt. Die Realisierung der A 20 ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch nicht absehbar.

FußgängerInnen müssten nach dem Umbau fünf Fahrbahnen überqueren, um über die Kieler Straße (Nord) zu kommen und müssen dabei zumindest in eine Richtung mehrere Grünphasen abwarten. Die Fußwege zur Überquerung der Fahrbahn verlängern sich um 50% (Südseite) bzw. 100% (Nordseite). Das bedeutet, dass FußgängerInnen zwangsläufig auf einer Mittelinsel inmitten einer sehr stark befahrenen Straße ausharren müssen, so sieht die Planung es vor.

- Gibt es Beispiele für eine derartige Fußverkehrsführung, bei der die Querung „in einem Rutsch“ nicht vorgesehen ist, gibt es sie in Hamburg und wenn ja, wo? Ist die Wartefläche in diesen Beispielen kleiner oder größer als in der hier vorliegenden Planung? Wie wird das Verhältnis bewertet, in dem die längeren Wege für Fußgänger zum Verkehrsfluss auf der Fahrbahn stehen?

Die Fußgänger benötigen für das Überqueren der Kieler Straße (Nord) und (Süd) nach dem Umbau nicht mehrere Grünphasen. Die südliche und nördliche Fußgängerfurt der Kieler Straße werden unter Berücksichtigung der Vorgaben der einschlägigen Richtlinie „progressiv“ signalisiert. Das bedeutet, dass die hintereinanderliegenden Fußgängersignale in der jeweiligen Laufrichtung in „Grüner Welle“ geschaltet werden. Mit dieser Signalisierung wird vermieden, dass Fußgänger auf den Mittelinseln zum Stehen kommen.

Davon ausgenommen ist die Furt im nordöstlichen Bereich über den doppelten Rechtsabbieger Richtung Eidelstedt. Hier dient die Mittelinsel als Aufstellfläche für die progressiv geschalteten Furten über die Kieler Straße (Nord) und dem Sportplatzring. Außerhalb der Spitzenstunden wird die Schaltung an die Fußgängerbedarfe angepasst und die Wartezeit durch Berücksichtigung eines zweiten Freigabefensters im Umlauf minimiert.

- Sind Fußgängerbrücken mit Fahrstühlen als Alternativen zu den geplanten Fußgängerampeln geprüft worden?

Fußgängerbrücken mit Fahrstühlen entsprechen nicht dem verkehrsplanerischen Standard in Hamburg (z.B. wegen der Barrierefreiheit). Bei Neuplanungen von Knotenpunkten sind an allen Einmündungen Fußgängerfurten vorzusehen.

- Welche Verbesserung des Verkehrsflusses wären zu erwarten, wenn die Fußgängerüberwege nur noch mittels Anforderungsampeln mit einer unattraktiven Wartezeit als Notlösung (etwa bei defekten Fahrstühlen) begehbar wären?

Die Fußgängerfurten werden nicht auf Anforderung geschaltet, um den verkehrlichen Ansprüchen des Fußgängerverkehrs gerecht zu werden. Eine Anforderungsschaltung führt in der Umplanung des Knotens nicht zu Erhöhung der Kapazität für den Kfz-Verkehr, da alle Fußgängerfreigaben parallel mit verträglichen Kfz-Strömen geschaltet werden können.

- Wie hoch wären die Kosten für eine umlaufende Fußgängerbrücke bzw. für eine einzelne über die nördliche Kieler Straße?

Aus den in der Antwort zu 6 genannten Gründen werden hierfür keine Kosten ermittelt.

- Wie wird das Gefahrenpotential des freien Rechtsabbiegers in die Volksparkstraße eingeschätzt angesichts der Tatsache, dass hier häufig regelwidrig Radverkehr Richtung Norden unterwegs ist, da die andere Straßenseite durch den Fußgängertunnel von vielen Menschen gemieden wird?

Die Verkehrsplanung zur Umgestaltung des Knotenpunktes Kieler Straße/Sportplatzring wurde mit der Behörde für Inneres und Sport abgestimmt. Ein Gefahrenpotential wird nicht gesehen.

- Welche Auswirkungen werden für die Metrobuslinie 4 mit Blick auf die Verkehrsentwicklung und den Wegfall der Busspur stadteinwärts prognostiziert?

Die Busse der Metrobuslinie 4 werden aufgrund der baulichen Restriktionen im Bereich der Anschlussstelle (AS) HH-Stellungen gegenwärtig im Mischverkehr geführt. Der vorhandene Bussonderfahrstreifen ist nördlich und südlich des Überführungsbauwerks „Kieler Straße“ angeordnet. Durch die Aufhebung des Bussonderfahrstreifens in der Kieler Straße südlich der AS HH-Stellungen können die Linksabbiegestreifen von der Kieler Straße in Richtung Sportplatzring erheblich verlängert werden. Hierdurch erhöhen sich die Aufstelllängen für die Kfz in Richtung Sportplatzring. In Ergänzung mit der umfassenden Optimierung der Geometrie des Knotens Kieler Straße/Sportplatzring können zusätzliche Freigabezeiten für den Linksabbieger generiert werden. Diese Maßnahmen sind zwingend erforderlich, da sich durch Rückstauungen des Linksabbiegers in die Geradeausfahrstreifen Richtung Innenstadt gegenwärtig, insbesondere in der Morgenspitzenstunde, erhebliche Behinderungen im Gesamtverkehrsablauf (inkl. AS HH-Stellungen) einstellen.

Von der Verflüssigung der Gesamtverkehrssituation im Verlauf der Kieler Straße profitiert gleichermaßen der Busbetrieb. Die Verbesserung der Gesamtverkehrsqualität im Bereich der Kieler Straße zwischen AS HH-Stellungen und Sportplatzring sichert, auch unter Berücksichtigung der Verkehrsprognose für die Erweiterung der A 7, die Fahrplanstabilität der Busse.

Die Umplanung der Einmündung wird zu einer wesentlichen Verbesserung der Gesamtverkehrssituation im innerstädtischen nachgeordneten Netz und insbesondere an der AS HH-Stellungen führen. Daher wird sich die gegenwärtig nicht zufriedenstellende Stausituation in der Regel nicht mehr einstellen. Als flankierende bauliche Maßnahme zur Beschleunigung des Fahrtenablaufs der Busse wurden zusätzlich die Haltestellen im Rahmen der Umgestaltung jeweils hinter den Knotenpunkt verlegt. Hierdurch kann eine Busbeeinflussung der Lichtsignalanlage (LSA) optimiert erfolgen. Eine Entschleunigung des Busverkehrs durch Auflösung der Busspur wird unter Berücksichtigung der vorgelegten Verkehrsplanung zur Umgestaltung der LSA Kieler Straße/Sportplatzring nicht erwartet.