

Verkehrskonzept Lokstedt (Grundzüge)

Ergebnisbericht

Hamburg,
im März 2009

Verkehrskonzept Lokstedt (Grundzüge)

Ergebnisbericht

Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Eimsbüttel
Grindelberg 66
20139 Hamburg

Auftragnehmer: **ARGUS**
Stadt- und Verkehrsplanung
Schaartor 1
20459 Hamburg
fon: 040 / 309 709-0
fax: 040 / 309 709-14
info@argus-hh.de

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Rolf Sachau Ltg.
Dipl.-Ing. Katja Schmidt
Dipl.-Ing. Thomas Jung

Stand: 31.03.2009

INHALTSVERZEICHNIS

1	Anlass und Ziel.....	4
2	Grundlagen.....	4
2.1	Lage des Untersuchungsgebiets.....	4
2.2	Basisdaten und -informationen.....	5
3	Ergebnisse.....	5
3.1	Verkehrsentwicklung aus den B-Plan-Gebieten.....	5
3.2	Durchgangsverkehr im Grandweg.....	6
3.3	Abbiegemöglichkeiten Lokstedter Steindamm.....	12
3.4	Linksabbiegemöglichkeit am Siemerspl. in den Lokstedter Steindamm...	14
3.5	Sonstige diskutierte Maßnahmen.....	14
3.6	Optimierung des Parkraumangebotes.....	15
	Quellen.....	17

1 ANLASS UND ZIEL

Für den Stadtteil Lokstedt werden durch verschiedene in Aufstellung befindliche Bebauungspläne im Bereich Grandweg–Stresemannallee unverträgliche verkehrliche Veränderungen befürchtet. Seitens der Politik besteht deshalb die Forderung nach einem integrierten Verkehrskonzept, das diesen Entwicklungen Rechnung trägt und Lösungen aufzeigt, die den in einem nicht unerheblichen Maß vermuteten Durchgangsverkehr im Grandweg unterbinden. Von der Politik sind in diesem Zusammenhang verschiedene zu prüfende Vorschläge/ Ansätze unterbreitet worden.

Inhalt der hier vorliegenden Ergebnisse ist nicht ein Verkehrskonzept selbst sondern sind die fachlichen Bewertungen verschiedener Vorschläge und Ansätze, die ergebnisabhängig einem Verkehrskonzept zugrunde gelegt werden können.

2 GRUNDLAGEN

2.1 Lage des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet wird begrenzt im Norden durch den Straßenzug Julius-Vosseler-Straße-Vogt-Wells-Straße, im Osten durch den Lokstedter Steindamm, im Süden durch den Straßenzug Tropowitzstraße-Eidelstedter Weg und im Westen durch den Straßenzug Julius-Vosseler-Straße-Lenzweg (vgl. **Abbildung 1**).

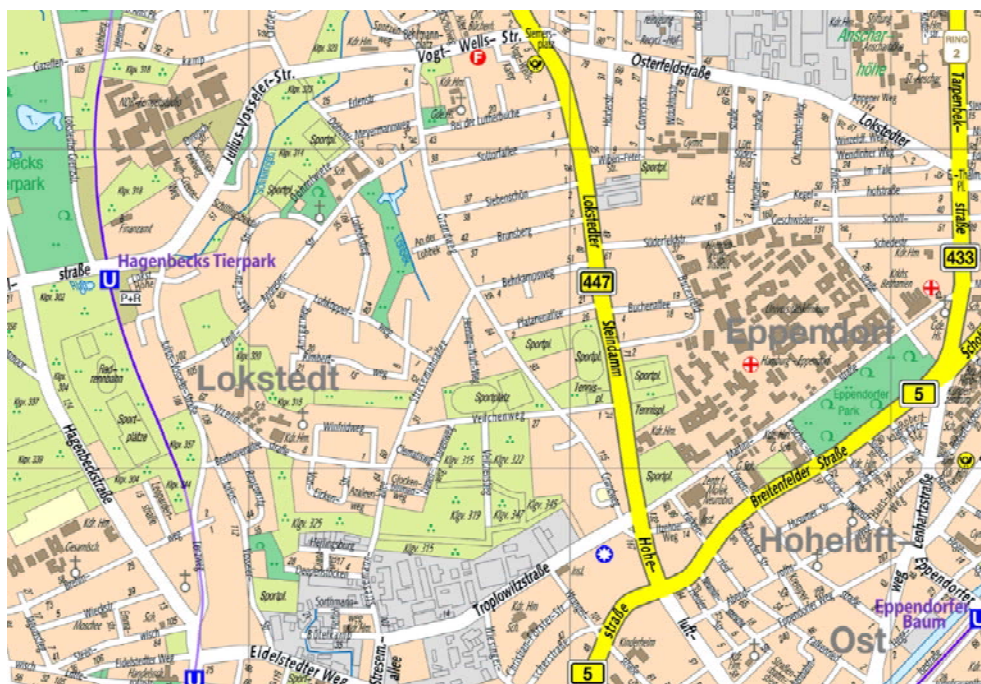


Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebiets [2]

2.2 Basisdaten und -informationen

Der Bewertung und Prüfung der verschiedenen Vorschläge und Ansätze werden Basisdaten und verkehrliche Sachverhalte zugrunde gelegt. Hierzu gehören u.a. die wesentlichen Verkehrsführungen und relevanten straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen, Verkehrsmengendaten, wesentliche Nutzungen und die Anzahl der an bestimmte Straßen angrenzende Wohneinheiten. Diese Informationen sind in der **Anlage 1** in eine Gebietskarte eingetragen. Zusätzlich sind in der Anlage die Lagen der verschiedenen Bebauungspläne mit spezifischen Angaben eingetragen. An dieser Stelle wird darauf verzichtet, auf die einzelnen Basisdaten und -informationen einzugehen. Dieses wird im Weiteren Zusammenhang mit einzelnen Fragestellungen erfolgen.

3 ERGEBNISSE

3.1 Verkehrsentwicklung aus den B-Plan-Gebieten

Innerhalb des Untersuchungsgebietes werden derzeit 4 Bebauungspläne aufgestellt, die sich in unterschiedlichen Phasen befinden. Die vorgesehenen Nutzungen dieser B-Pläne erzeugen folgende Mehrverkehre:

B-Plan-Lokstedt 57	ca. 100 Kfz/Tag
B-Plan-Lokstedt 54	ca. 800 Kfz/Tag
B-Plan-Lokstedt 53	ca. 500 Kfz/Tag
B-Plan-Lokstedt 56 (a) (Veilchenweg)	ca. 1.500 Kfz/Tag
B-Plan-Lokstedt 56 (a) (Grandweg)	ca. 400 Kfz/Tag
B-Plan-Lokstedt 56 (b) (Lokstedter Steindamm)	ca. 120 Kfz/Tag

Für die B-Pläne 54 und 56 wurden im Rahmen der B-Plan-Verfahren umfängliche Verkehrsuntersuchungen vorgenommen. Hierbei wurden die Verkehrserzeugungen einschließlich der aus den B-Plänen 53 und 57 gesamttheilich betrachtet und bewertet. An dieser Stelle werden lediglich die wesentlichen Ergebnisse wiedergegeben.

Verkehrsverteilung und Prognoseverkehr

Der Quell- und Zielverkehr der B-Plan-Gebiete verteilt sich in Abhängigkeit z.B. von dem Straßennetz, den demografischen Gegebenheiten, der Arbeitsstättenverteilung usw. auf die umliegenden Straßen. In der **Anlage 2** ist diese Verteilung für das heute vorhandene Straßennetz (Planfall 0) wiedergegeben. Aus der Darstellung kann entnommen werden, an welcher Stelle des Straßennetzes voraussichtlich wie viel Verkehr der einzelnen B-Plan-Gebiete zusätzlich auftreten wird.

Der aus den B-Plan-Gebieten resultierende absolut zu erwartende Mehrverkehr ist für verschiedene Querschnitte des Straßennetzes in **Anlage 3** wiedergegeben. Es wird deutlich, dass sich höchsten Mehrverkehre am östlichen Ende des Veilchenweges, dem südlichen Ende der Stresemannallee und im Grandweg ergeben.

Werden die Mehrverkehre mit den vorhandenen Verkehren addiert, ergeben sich die Prognoseverkehre, die für verschiedene Querschnitte des Straßennetzes in **Anlage 4** wiedergegeben sind.

Fazit

Die ermittelten Mehrverkehre aus den B-Plan-Gebieten führen zwangsläufig zu höheren Verkehrsbelastungen als vorhanden. Dieses gilt auf Grund der Abhängigkeit von der Lage der B-Plan-Gebiete und ihrer Netzfunktion insbesondere für die Sammelstraßen Grandweg und Stresemannallee.

Die Prognosebelastungen sind aus verkehrsplanerischer Sicht relativ gering. So gering, dass in jedem Fall keine Um- und Ausbauten der Straßen und Knotenpunkte erforderlich sind, um eine ausreichende Leistungsfähigkeit zu gewährleisten. Grundsätzlich kann sogar festgestellt werden, dass das Straßennetz noch deutliche Leistungsreserven aufweist.

3.2 Durchgangsverkehr im Grandweg

Ursachen des Durchgangsverkehrs

Ohne Zweifel ist davon auszugehen, dass im Grandweg Durchgangsverkehre, also Verkehre, die keine Ziele oder Quellen im Ortsteil haben, vorhanden ist. Dieser Sachverhalt ergibt sich vor allem aus folgenden Gründen:

- Die Arbeitsstätten von Beiersdorf und Philips sind über den Straßenzug Grandweg-Stresemannallee von und nach Norden günstiger angebunden als z.B. über den Straßenzug Troplowitzstraße-Lokstedter Steindamm.

- Verkehre von Westen auf dem Straßenzug Julius-Vosseler-Straße–Vogt-Wells-Straße, die ihre Ziele auch über den Lokstedter Steindamm erreichen können, meiden wegen häufiger Überstauungen den Knotenpunkt Siemersplatz und weichen auf den Grandweg aus.
- Verkehre von Westen auf dem Straßenzug Julius-Vosseler-Straße–Vogt-Wells-Straße z.B. mit Ziel UKE können vom Lokstedter Steindamm aus erst am Ring 2 nach links abbiegen. Über den Grandweg können sie jedoch an der Troplowitzstraße abbiegen und geradeaus in die Martinistraße einfahren.
- Verkehre aus Richtung Osten auf der Osterfeldstraße können am Siemersplatz nicht nach links in Richtung Süden abbiegen. Um große Umwegfahrten z.B. über den im Osten gelegenen Ring 2 zu vermeiden, fahren diese Verkehre am Siemersplatz geradeaus und dann nach links in den Grandweg.
- Vorgenannten Weg nutzen auch die Verkehre, die Ziele und Quellen nördlich des UKE haben, da auch diese Verkehre an allen an den Lokstedter Steindamm angebundenen Straßen keine Möglichkeit des Linksabbiegens nach Süden haben.

Die aufgezeigten Ursachen führen insbesondere für die Fahrtrichtung von Norden nach Süden zu Durchgangsverkehren im Grandweg. Dieser Sachverhalt ist auch durch die stärkere Verkehrsbelastung in dieser Richtung insbesondere südlich der Stresemannallee erkennbar.

Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs

Zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs können folgende Maßnahmen einzeln und in Kombination diskutiert werden:

1. Erhöhung der Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte im Lokstedter Steindamm,
2. Schaffung einer Linksabbiegemöglichkeit vom Lokstedter Steindamm in die Martinistraße,
3. Schaffung einer Linksabbiegemöglichkeit von der Osterfeldstraße in den Lokstedter Steindamm,
4. Unterbrechung des Grandweges für den motorisierten Verkehr zumindest für eine Fahrtrichtung an geeigneter Stelle,

5. Unterbrechung des Grandweges für den motorisierten Verkehr an geeigneter Stelle,
6. Maßnahmen zur Erschwerung der Durchfahrt.

Die Erhöhung der Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte im Lokstedter Steindamm ist ständiges Bestreben der BSU und der BfI. Ob hier sämtliche Möglichkeiten ausgeschöpft wurden kann im Rahmen dieser Untersuchung nicht geprüft werden. Aus Verfassersicht dürften diese Maßnahmen den Durchgangsverkehr nur in geringem Maße reduzieren.

Schaffung einer Linksabbiegemöglichkeit vom Lokstedter Steindamm in die Martinistraße ist nach Auskunft der BSU nicht möglich, da hierdurch die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes unverträglich reduziert werden würde. Eine Überprüfung dieser Aussage kann im Rahmen dieser Untersuchung nicht vorgenommen werden. Aus Verfassersicht dürfte auch diese Maßnahme den Durchgangsverkehr nur in geringem Maße reduzieren, da lediglich die Zielbeziehungen Martinistraße und UKE betroffen sind.

Schaffung einer Linksabbiegemöglichkeit von der Osterfeldstraße in den Lokstedter Steindamm ist nach Aussage der BSU voraussichtlich möglich. Allerdings würde der Knotenpunkt hierfür in erheblichem Maß umgebaut werden müssen, was mit entsprechend hohen Kosten verbunden wäre. Aus Verfassersicht ist von dieser Maßnahme eine nennenswerte Reduzierung des Durchgangsverkehrs zu erwarten.

Eine Unterbrechung des Grandweges für den motorisierten Verkehr zumindest für eine Fahrtrichtung wurde mit folgendem Ergebnis genauer betrachtet.

Wie bereits dargelegt ist der Durchgangsverkehr in der Nord-Süd-Richtung höher als in der Gegenrichtung. Folglich wäre eine Unterbindung dieser Fahrtrichtung am effektivsten.

Die Fahrtrichtung kann z.B. durch Anordnung eines Einrichtungsverkehrs für den Grandweg auf ganzer Länge oder für einen Teilabschnitt unterbunden werden. Alternativ käme die Anordnung einer sogenannten „unechten Einbahnstraße“ über ein „Verbot der Einfahrt“ (VZ 267) in Betracht.

In **Anlage 5** sind die Anordnung des Verbotes der Einfahrt südlich der Einmündung der Emil-Andresen-Straße sowie die dadurch erzwungenen Ausweichstrecken dargestellt. Durch diese Maßnahme, die der Anordnung eines Einrichtungsverkehrs

zwischen Sottorfallee und Emil-Andresen-Straße entspricht, wird neben dem Durchgangsverkehr auch der auf das Quartier bezogenen Ziel- und Quellverkehr in der Nord-Süd-Richtung unterbunden. Die Folge ist, dass der Durchgangsverkehr einerseits über die Straße Bei der Lutherbuche zum Lokstedter Steindamm fährt und andererseits über den Straßenzug Emil-Andresen-Straße-Lohkoppelweg und Lohbekstieg–Stresemannallee-Veilchenweg wieder Anschluss an den Grandweg findet. Der Grandweg ist damit zwischen Emil-Andresen-Straße und Veilchenweg vom Durchgangsverkehr entlastet. Der Preis hierfür ist jedoch eine Belastung der Straßen auf die er verlagert wird. Ein analoges Bild stellt sich auch für den auf das Quartier bezogenen Ziel- und Quellverkehr ein. Hier kommt jedoch hinzu, dass der auf den Grandweg bezogene Verkehr in nicht unerheblichem Maße auf die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßen zwischen Behrkampsweg und Bei der Lutherbuche verlagert wird. In der Anlage 5 ist dieses symbolisch nur für den Brunsberg dargestellt.

Exemplarisch für die sich innerhalb des Untersuchungsgebietes einstellenden Änderungen der Wegewahl des Ziel- und Quellverkehrs sind in **Anlage 6** die durch diese Maßnahme bewirkten Änderungen des Mehrverkehrs aus den B-Plan-Gebieten an verschiedenen Querschnitten dargestellt.

Durch diese Maßnahme werden ca. 340 Wohneinheiten (WE) im Grandweg vom Durchgangsverkehr entlastet. Demgegenüber stehen jedoch mehr als 1.000 WE, die durch die verlagerten Verkehre einer unterschiedlich starken Mehrbelastung ausgesetzt sein würden.

In **Anlage 7** sind die Anordnung des Verbotes der Einfahrt südlich der Einmündung der Stresemannallee sowie die dadurch erzwungenen Ausweichstrecken schematisch dargestellt. Diese Maßnahme entspricht der Anordnung eines Einrichtungsverkehrs zwischen Stresemannallee und Platanenallee. Die Folge ist, dass der Durchgangsverkehr einerseits über den Brunsberg zum Lokstedter Steindamm fährt und andererseits über den Straßenzug Stresemannallee - Veilchenweg wieder Anschluss an den Grandweg findet. Der Grandweg ist damit lediglich zwischen Stresemannallee und Veilchenweg von Durchgangsverkehr entlastet. Gleiche Wege wählt auch für den auf das Quartier bezogenen Ziel- und Quellverkehr ein. Zusätzlich werden auch die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßen zwischen Behrkampsweg und Bei der Lutherbuche belastet. In der Anlage 7 ist dieses symbolisch nur für die Sottorfallee dargestellt.

Durch diese Maßnahme werden ca. 130 Wohneinheiten (WE) im Grandweg vom Durchgangsverkehr entlastet. Demgegenüber stehen jedoch ca. 680 WE, die durch die verlagerten Verkehre einer unterschiedlich starken Mehrbelastung ausgesetzt sein würden.

In **Anlage 8** sind die Anordnung des Verbotes der Einfahrt südlich der Einmündung des Veilchenweges sowie die dadurch erzwungenen Ausweichstrecken schematisch dargestellt. Die Folge ist, dass der Durchgangsverkehr insbesondere über den Brunsberg und den Veilchenweg (Ost) zum Lokstedter Steindamm fährt. Der Grandweg ist damit lediglich zwischen Veilchenweg und Troplowitzstraße vom Durchgangsverkehr entlastet. Der verlagerte, auf das Quartier bezogenen Ziel- und Quellverkehr ist relativ gering und wird einerseits über den Straßenzug Veilchenweg–Stresemannallee–Troplowitzstraße und zum anderen über die in Ost-West-Richtung verlaufenden Straßen zwischen Behrkampsweg und Bei der Lutherbuche ausweichen. In der Anlage 8 ist dieses symbolisch nur für die Sottorfallee dargestellt.

Durch diese Maßnahme werden ca. 260 Wohneinheiten (WE) im Grandweg vom Durchgangsverkehr entlastet. Demgegenüber stehen jedoch ca. 900 WE, die durch die verlagerten Verkehre einer allerdings eher geringen Mehrbelastung ausgesetzt sein würden.

Neben den hier beschriebenen Anordnungen des Verbotes der Einfahrt (unechte Einbahnstraße) steht auch der Einrichtungsverkehr zur Diskussion. Ohne dies explizit darzulegen, ist auf Grund vorheriger Beschreibungen nachvollziehbar, dass diese Maßnahme zu analogen Verkehrsverlagerungen führt. Die Menge des verlagerten Verkehrs erhöht sich dabei mit der Länge der Strecke des Einrichtungsverkehrs. Hinzu kommen weitere Verlagerungen, da die an den Strecken mit Einrichtungsverkehr gelegenen Grundstücke nicht mehr in und aus allen Richtungen ab- und angefahren werden können. Ferner verschlechtert sich ganz allgemein die Erschließungsqualität des gesamten Gebietes erheblich.

Weiter steht auch die Unterbrechung des Grandweges für den motorisierten Verkehr an geeigneter Stelle zur Diskussion. Auch für diese Maßnahme gelten die voran beschriebenen Auswirkungen analog. Hinzu kommt, dass sich die verlagerten Verkehrsmengen erhöhen, da hierbei beide Fahrtrichtungen betroffen sind. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass auch wenn die städtische Müllabfuhr und Rettungsfahrzeuge ein Durchfahrrecht haben, an den Unterbrechungsstellen Wendean-

lagen geschaffen werden müssen, die auch für Lkw geeignet sind. Der Straßenraum des Grandweges weist keine Straßenbreite auf, die dies ermöglichen würde.

Maßnahmen, die die Attraktivität der Durchfahrt reduzieren sind mit der Anordnung von Tempo 30, den Fahrbahneinengungen und den vorhandenen Vorfahrtregelungen aus Verfassersicht ausgeschöpft. Weitere Fahrbahneinengungen dürften auf Grund der Zwänge, den Weg über den Grandweg zu nutzen, keinen Einfluss auf den Durchgangsverkehr haben und unter Lärm- und Abgas Gesichtspunkten von Nachteil sein.

Fazit

Die Erhöhung der Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte im Lokstedter Steindamm dürfte nur geringen Einfluss auf den Durchgangsverkehr im Grandweg haben.

Schaffung einer Linksabbiegemöglichkeit vom Lokstedter Steindamm in die Martinistraße ist offensichtlich nicht möglich und dürfte ebenfalls nur geringen Einfluss auf den Durchgangsverkehr im Grandweg haben, da lediglich die Zielbeziehung Martinistraße und UKE betroffen ist.

Die Schaffung einer Linksabbiegemöglichkeit von der Osterfeldstraße in den Lokstedter Steindamm ist voraussichtlich möglich und mit hohen Kosten und zusätzlichen Verkehrsflächen verbunden. Dieser Maßnahme wird eine nennenswerte Reduzierung des Durchgangsverkehrs zugeschrieben.

Die Unterbrechung des Grandweges für den motorisierten Verkehr zumindest für eine Fahrtrichtung durch Anordnung einer unechten oder mehreren echten Einbahnstraßen auf kurzer Länge ist bezogen auf den Durchgangsverkehr im Grandweg am effektivsten für den Verkehr in Nord-Süd-Richtung, bei Anordnung unmittelbar südlich der Emil-Andresen-Straße. Allerdings führt diese Maßnahme (unabhängig vom Ort der Einrichtung) zu Verkehrsverlagerungen innerhalb des Untersuchungsgebietes, die aus Sicht der Verfasser unverträglich sind. Relativ geringe Verkehrsbelastungen und Entlastungen des Grandweges durch die Maßnahme sind aus Sicht der Verfasser unverhältnismäßig. Auch im Hinblick auf Klimaschutz und Umfeldverträglichkeit sind die durch die Maßnahmen erzwungenen Umwegfahrten schädlich und unverträglich. Aus diesem Grunde wird aus verkehrsplanerischer Sicht von dieser Maßnahme abgeraten.

Gleiches gilt auch für die Anordnung vom Einrichtungsverkehr auf längeren Abschnitten und die Unterbrechung des Grandweges für den motorisierten Verkehr

insgesamt. Dieses zumal deshalb, da sich die verlagerten Verkehrsmengen erhöhen und sich die Erschließungsqualität des Gebietes deutlich verschlechtert.

Maßnahmen zur Reduzierung der Attraktivität für eine Durchfahrt sind auf Grund der Zwänge, den Weg über den Grandweg zu nutzen, aus Verfassersicht ausgeschöpft.

3.3 Abbiegemöglichkeiten Lokstedter Steindamm

Die Straßen Bei der Lutherbuche, Sottorfallee, Siebenschön, Brunsberg, Behrkampsweg, Platanenallee und Veilchenweg (Ost) verbinden den Grandweg mit dem Lokstedter Steindamm. An den Einmündungen der Sottorfallee und des Brunsbergs sind Fußgänger-Lichtsignalanlagen und an der Einmündung des Veilchenwegs (Ost) eine Vollsignalisierung vorhanden.

Abbiegemöglichkeiten in den Lokstedter Steindamm

Ein Abbiegen nach Links in den Lokstedter Steindamm ist ausschließlich von der Sottorfallee her möglich. Bei allen anderen Straßen darf lediglich nach rechts in den Lokstedter Steindamm eingebogen werden. Wenngleich für die hier betrachteten Straßen keine Verkehrsmengen vorliegen, dürften diese Abbiegegebote eine höhere Verkehrsmenge für die Sottorfallee erwarten lassen. Dieses deshalb, da Verkehre aus dem Untersuchungsgebiet mit Ziel Kollaustraße oder Osterfeldstraße ihr Ziel über die Sottorfallee leichter erreichen als über den Weg Grandweg–Vogt-Wells-Straße mit dem hoch belasteten Siemersplatz.

Sollte die Sottorfallee um diese linksabbiegenden Verkehre entlastet werden, müsste die Linksabbiegemöglichkeit ersatzlos aufgehoben oder in die Straße Bei der Lutherbuche oder in die südlich gelegenen Straßen verlagert werden. Die ersatzlose Aufhebung würde den ohnehin höheren Verkehr im Grandweg zwischen Sottorfallee und Vogt-Wells-Straße entsprechend weiter erhöhen und die Einmündung der Vogt-Wells-Straße am Siemersplatz zusätzlich belasten. Eine Verlagerung der Linksabbiegemöglichkeit in eine der parallelen Straße würde eine Verlagerung des Problems von der Sottorfallee in die entsprechende Straße bedeuten. Bei einer Verlagerung in die Straßen Siebenschön und eventuell auch Brunsberg dürfte außerdem den Verkehr im Grandweg zwischen Emil-Andresen-Straße und diesen beiden Straßen erhöhen, da diese Linksabbiegemöglichkeit immer noch attraktiver ist, als die Einmündung der Vogt-Wells-Straße am Siemersplatz.

Die ersatzlose Aufhebung müsste dahingehend geprüft werden, ob die sich dann in der Vogt-Wells-Straße zusätzlich einstellenden Verkehrsmengen am Siemersplatz abgewickelt werden können. Ersatzlose Aufhebung und Verlagerung führen zu entsprechenden Verkehrszunahmen in anderen Straßen, für die es keine fachlichen Zwänge gibt und die somit schwerlich vertreten werden können.

Abbiegemöglichkeiten vom Lokstedter Steindamm

Abgesehen vom Behrkampsweg kann in alle der hier betrachteten Straßen vom Lokstedter Steindamm nach rechts eingebogen werden. (Eine Einfahrt in den Behrkampsweg ist durch die bestehende Einrichtung einer unechten Einbahnstraße (Verbot der Einfahrt) untersagt.) Hierdurch ist eine weitgehend gleichmäßige Verteilung der Verkehrsbelastungen der betrachteten Straßen gewährleistet.

Eine Linksabbiegemöglichkeit vom Lokstedter Steindamm besteht ausschließlich in den Brunsberg. Die Lage dieser Möglichkeit annähernd mittig zwischen Martinistraße und Siemersplatz sowie nördlich der Süderfeldstraße entlastet einerseits die Knotenpunkte Lokstedter Steindamm/ Troplowitzstraße/ Martinistraße und den Siemersplatz. Andererseits, und hier von besonderem Interesse, ist die hierdurch erreichte Entlastung des Grandweges. Diese Entlastung ergibt sich daraus, dass die in den Brunsberg einbiegenden Verkehre andernfalls ihren Weg von der Troplowitzstraße her über den Grandweg oder über den Siemersplatz und Vogt-Wells-Straße von Norden in den Grandweg einfahren würden. Der „Preis“ für diese Entlastungen ist die Belastung des Brunsbergs.

Sollte der Brunsberg von diesen nach links einbiegenden Verkehren entlastet werden, müsste die Linksabbiegemöglichkeit ersatzlos aufgehoben oder (sofern straßenräumlich möglich) in eine der parallel verlaufenden Straßen verlagern werden.

Aus verkehrlicher Sicht ist die vorhandene Linksabbiegemöglichkeit optimal gewählt. Wie ausgeführt, führten diese Maßnahmen in jedem Fall zu einer Erhöhung des Verkehrs im Grandweg und bei einer Verlagerung der Linksabbiegemöglichkeit außerdem zu einer Problemverschiebung in die jeweilige zum Brunsberg parallele Straße. Hierfür gibt es keine fachlichen Zwänge und sind somit schwerlich zu vertreten.

Fazit

Da die bestehenden Abbiegemöglichkeiten am Lokstedter Steindamm aus verkehrlicher Sicht sinnvoll und optimal sind und die sich andernfalls einstellenden Problem-

verlagerungen nicht vertretbar sein dürften, wird empfohlen die Verhältnisse nicht zu verändern.

3.4 Linksabbiegemöglichkeit am Siemersplatz in den Lokstedter Steindamm

Wie in Kapitel 3.2 bereits erläutert, führt die fehlende Abbiegemöglichkeit aus der Osterfeldstraße in den Lokstedter Steindamm zu Durchgangsverkehren im Grandweg. Sofern im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes und den Flächenbedarf machbar, sollte aus diesem Grunde eine entsprechende Abbiegemöglichkeit geschaffen werden.

3.5 Sonstige diskutierte Maßnahmen

Auf sonstige diskutierte Maßnahmen durch die eine Verkehrsreduzierung und/ oder Verkehrsberuhigung erreicht werden soll, wird im Folgenden nur kurz eingegangen.

Geschwindigkeitsbegrenzungen

Es wurde die Frage nach einer Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen mit dem Ziel, Durchgangsverkehre aus dem Untersuchungsgebiet oder einzelnen Straßen herauszuhalten, gestellt. Hierzu ist anzumerken, dass eine Tempo-30-Regelung für den Grandweg bereits besteht. Für die wegen des Busverkehrs bisher nicht eingeführte Regelung in der Emil-Andresen-Straße und dem Lohkoppelweg wird die Einführung derzeit geprüft.

Einrichtungsverkehr

Diskutiert wurde die Anordnung von Einrichtungsverkehr für die Straßen Bei der Lutherbuche, Sottorfallee, Siebenschön, Brunsberg, Behrkampsweg, Platanenallee und Veilchenweg (Ost). Hierdurch wurde erwartet, dass die die Verkehrsbelastungen in den Straßen reduzieren.

Die Anordnung von jeweils Paaren mit wechselnder Fahrtrichtung führt nicht zu einer Verkehrsreduzierung, da sich die Verkehrsmengen der jeweils fehlenden Fahrtrichtung auf die parallele Straße verlagern würden.

Aus fachlicher Sicht ist hierzu anzumerken, dass sich die erwartete Wirkung nur dann einstellen würde, wenn für alle hier betrachteten Straßen die vorgeschriebene Fahrtrichtung gleich ist. Die Folge wäre dann jedoch eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung im Grandweg, da die herausgenommene Fahrtrichtung nur über

die Vogt-Wells-Straße und Tropowitzstraße kompensiert werden kann. Neben diesem unerwünschten Effekt leidet die Erschließungsqualität erheblich und es sind nicht unerhebliche Umwegfahrten erforderlich.

Fazit

Einrichtungsverkehr für die Straßen Bei der Lutherbuche, Sottorfallee, Siebens Schön, Brunsberg, Behrkampsweg, Platanenallee und Veilchenweg (Ost) führt nur dann zu Verkehrsmengenreduzierungen, wenn für alle diese Straßen die gleiche Fahrtrichtung gilt. Gleichzeitig würde sich der Verkehr im Grandweg deutlich erhöhen, die Erschließungsqualität drastisch verschlechtern und nicht unerhebliche Umwegfahrten entstehen.

3.6 Optimierung des Parkraumangebotes

Als Folge der zusätzlichen Wohnungen auf den B-Plan-Gebieten wird eine Verknappung des als ohnehin unzureichenden Parkraumangebotes im Straßenraum befürchtet. Als eine Lösung wurde die das Angebot erhöhende Optimierung des Angebotes gesehen.

Vor diesem Hintergrund wurde das vorhandene Parkraumangebot in allen westlich des Grandweges gelegenen Straßen im Umfeld der B-Plan-Gebiete erhoben. Aus **Anlage 9** sind die erhobenen Straßen und das zugehörige vorhandene legale Parkraumangebot dokumentiert. Danach beträgt das Parkraumangebot für die relevanten Straßen 638 legale Parkstände.

An mehreren Tagen und zu verschiedenen Tageszeiten durchgeführte Begehungen ließen erkennen, dass das Parkraumangebot zu keiner Zeit voll belegt war.

Sowohl auf Basis von Karten als auch der Ortsbesichtigungen ist festzustellen, dass eine nennenswerte Erhöhung des Parkraumangebotes z.B. durch Änderung der Aufstellart von Längs zu Schrägparken auf Grund der Breite des öffentlichen Straßenraumes nicht erreicht werden kann. Hierfür wäre umfänglicher Grunderwerb bei gleichzeitiger Reduzierung z.B. der privaten Gartenflächen erforderlich.

Zur Kompensation der sich mit den geplanten neun neuen Wohnungen einstellenden Parkraumnachfrage im öffentlichen Grund werden sämtliche gemäß Bauordnung erforderlichen Stellplätze in Tiefgaragen und zusätzlich Parkstände im Straßenraum hergestellt. So werden z.B. im Rahmen des B-Planes 56 rd. 50 zusätzliche Parkstände im Veilchenweg geschaffen.

Fazit

Eine Erhöhung des Parkraumangebotes durch Optimierung z.B. der Anordnung der Parkstände ist auf dem Grund der zur Verfügung stehenden öffentlichen Straßenflächen nicht möglich. Hierfür wäre umfänglicher Grunderwerb erforderlich.

QUELLEN

- [1] Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen. Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Ausgabe 2006. Köln 2006.

- [2] Freie und Hansestadt Hamburg. Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung. Stadtkarte von Hamburg. 5. Auflage, Version 5, 2005.

- [3] Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung. Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Wiesbaden 2000