

Anhang IV

Beseitigung BÜ Am Pulverhof in Hamburg

November 2012

Beseitigung BÜ Am Pulverhof in Hamburg

November 2012

Im Auftrag von:

LVS Schleswig-Holstein
Raiffeisenstraße 1
24103 Kiel

Bearbeitet von:



Schüßler-Plan

Schüßler-Plan
Ingenieurgesellschaft mbH
Venloer Straße 301-303
50823 Köln
Telefon 0221-9258120
Fax 0221-9258127
e-mail koeln@schuessler-plan.de

Bearbeiter:

Dipl.-Geograph Christoph Richling

Projektnummer :

21-121004

o:\kvp\21121004 - s4 (ost) hamburg\dat\verkehrsuntersuchung pulverhof\121129_stellungnahme.docx



Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Aufgabenstellung	3
2. Verkehrsmengen	3
2.1 <i>Heutige Situation</i>	<i>3</i>
2.2 <i>Zukünftige Situation</i>	<i>4</i>
3 Erreichbarkeit	4
4. Fazit.....	5

1. Anlass und Aufgabenstellung

Im Zuge des Ausbaus der S4 soll auch der bestehende Bahnübergang „Am Pulverhof“ beseitigt werden. Neben den bautechnischen Varianten einer Straßenüber- oder -unterführung stellt auch der ersatzlose Verzicht auf eine Verbindung für den motorisierten Verkehr eine mögliche Option dar. Es ist daher zu untersuchen, welche verkehrlichen Wirkungen ein Entfall des BÜ Am Pulverhof hat. Dabei sind die Frage der Erreichbarkeit, die Größenordnung der zu verlagernden Kfz-Mengen und die Leistungsfähigkeit sowie der Verkehrsablauf an den benachbarten Knotenpunkten zu betrachten.

2. Verkehrsmengen

2.1 Heutige Situation

Im Jahr 2011 sind die Verkehrsmengen am Knotenpunkt Stein-Hardenberg-Straße / Am Pulverhof in einer Verkehrszählung¹ ermittelt worden. Der Knotenpunkt liegt unmittelbar nördlich des BÜ Am Pulverhof, so dass sich aus den Ergebnissen der Verkehrszählung unmittelbar die Belastung am BÜ ableiten lässt:

- In der Straße Am Pulverhof treten in der Zeit von 0.00 – 24.00 Uhr im Querschnitt insgesamt 3.915 Fahrzeuge auf. Davon befahren 1.682 Fahrzeuge die Straße in Fahrtrichtung Süden und 2.233 Fahrzeuge die Straße in Fahrtrichtung Norden.
- In der Zeit von 6.00 – 22.00 Uhr (Tagesstunden) treten im Querschnitt insgesamt 3.538 Fahrzeuge auf, das entspricht ca. 90% der gesamten Belastung.
- Im Mittel ergibt sich daraus während der Tagstunden (6.00 – 22.00 Uhr) eine Belastung von ca. 220 Fahrzeugen / Stunde im Querschnitt, in den Nachstunden (22.00 – 6.00 Uhr) beträgt die mittlere Belastung 47 Fahrzeuge / Stunde.
- Die maximale Belastung tritt in der Zeit von 18.15 – 19.15 Uhr mit 284 Fahrzeugen / Stunde auf.

Es ist davon auszugehen, dass die heute auftretenden Schrankenschließungen die Routenwahl der Verkehrsteilnehmer im Umfeld beeinflussen und dazu führen, dass

¹ Freie und Hansestadt Hamburg, Verkehrszählung am 15.09.2011, Zählstelle 242600020

Routen gewählt werden, die nicht von Schrankenschließungen betroffen sind. Dies spiegelt sich in den ermittelten Verkehrsbelastungen wider.

2.2 Zukünftige Situation

Bei einem Entfall des BÜ wäre im Mittel ein Fahrtenaufkommen von ca. 220 Kfz/h im Querschnitt auf andere Fahrtrouten zu verlagern. Es ist zu erwarten, dass bei einem Entfall nur ein kleiner Teil der Fahrten großräumig auf andere Fahrtrouten ausweicht. Der überwiegende Teil der Fahrten wird auf die unmittelbar benachbarte StrÜ Scharbeutzer Straße (östlich) und die EÜ Sonnenweg (westlich) ausweichen. Jede Ausweichstrecke würde dann im Mittel mit ca. 110 Kfz/h im Querschnitt zusätzlich belastet. Das entspricht einer richtungsbezogenen Belastung von ca. 55 Kfz/h.

Diese Verkehrsmengen sind dann an den benachbarten Knotenpunkten zusätzlich abzuwickeln. An signalisierten Knotenpunkten ist üblicherweise von einer Umlaufszeit zwischen 60 und 90 Sekunden auszugehen, dass entspricht ca. 40 – 60 Umläufen pro Stunde. Bei einer richtungsbezogenen Mehrbelastung von 55 Kfz/h tritt im Mittel somit in jedem Umlauf ein zusätzliches Fahrzeug auf. Eine derartige Veränderung liegt in der Größenordnung von zufallsbedingten Schwankungen der täglichen Verkehrsmenge. Damit sind hinsichtlich der Leistungsfähigkeit keine spürbaren Veränderungen an den benachbarten Knotenpunkten zu erwarten.

Sofern im unmittelbaren Umfeld aus einer städtebaulichen Entwicklung ein zusätzliches Fahrtenaufkommen zu erwarten ist, verteilt sich dieses Fahrtenaufkommen dann in einem veränderten Straßennetz.

3 Erreichbarkeit

Der Entfall einer Straßenverbindung ist zunächst grundsätzlich mit einer Veränderung der Erreichbarkeit der angrenzenden Bereiche verbunden. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Straßenverbindung eine Barriere wie die hier verlaufende Bahntrasse quert und Alternativen nur in begrenzter Anzahl zur Verfügung stehen.

Der Entfall des BÜ Am Pulverhof führt daher in der Konsequenz zu einer schlechteren Erreichbarkeit der Gebiete südlich und nördlich der Bahntrasse. Mit den benachbarten Querungsmöglichkeiten der Bahntrasse (Scharbeutzer Straße und Sonnenweg) stehen im engeren Umfeld Alternativrouten zur Verfügung. Die verlagerten Verkehre auf andere Routen (siehe Abschnitt 2), führen aber aufgrund

der geringen absoluten Anzahl nicht zu einer nennenswerten Mehrbelastung des angrenzenden Straßennetzes.

Für Fußgänger und Radfahrer sollte auch zukünftig eine Querungsmöglichkeit erhalten bleiben.

4. Fazit

Bei einem ersatzlosen Entfall des BÜ „Am Pulverhof“ sind im motorisierten Verkehr Verkehrsverlagerungen auf die benachbarten Querungsmöglichkeiten StrÜ Scharbeutzer Straße und EÜ Sonnenweg zu erwarten. Im Tagesmittel ist jeweils von einer Größenordnung von etwa 55 Fahrzeuge / h je Richtung auszugehen. Aufgrund der geringen absoluten Menge sind an den umliegenden Knotenpunkten keine spürbaren Veränderungen der Leistungsfähigkeit und des Qualität des Verkehrsablaufs zu erwarten.

Im Hinblick auf die Erreichbarkeit sind aufgrund der vorhandenen alternativen Querungsmöglichkeiten der Bahntrasse (StrÜ Scharbeutzer Straße bzw. EÜ Sonnenweg) nur geringfügige Einschränkungen zu erwarten. Für Fußgänger und Radfahrer sollte auch zukünftig eine Querungsmöglichkeit angeboten werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass eine ersatzlose Beseitigung des BÜ Am Pulverhof im Hinblick auf den motorisierten Straßenverkehr unproblematisch erscheint.

Aufgestellt, 29.11.2012



Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH

- Leiter Fachbereich Verkehrsplanung -