

Große Anfrage

der Abg. Krista Sager, Christa Goetsch, Christian Maaß, Antje Möller,
Alexander Porschke (GAL) und Fraktion vom 08.07.02

und Antwort des Senats

Betr.: Stresemannstraße

Der Bau- und Verkehrsausschuss der Hamburger Bürgerschaft hat sich am 23. April im Rahmen einer Sachverständigenanhörung mit der Verkehrssituation in der Stresemannstraße befasst. Dabei stand die zu erwartende Auswirkung der Öffnung der Stresemannstraße für den vierspurigen Autoverkehr im Mittelpunkt. Eine abschließende Auswertung der Anhörung im Ausschuss steht noch aus.

Bis heute ist unklar, auf welche empirischen Daten, Untersuchungen oder wissenschaftlich fundierten Erkenntnisse der Senat seine Entscheidungen zur Veränderung der Situation in der Stresemannstraße stützt. Gerade über die Auswirkungen der vierspurigen Befahrbarkeit der Stresemannstraße zwischen Lerchenstraße und Alsenstraße gibt es bisher unzureichende Erkenntnisse. Daher stellt sich die Frage, welche Erkenntnisse dem Senat zum jetzigen Zeitpunkt vorliegen über die Entwicklung der Verkehrssituation in der Stresemannstraße und die Auswirkungen auf das Wohnumfeld.

Wir fragen den Senat:

I. Autoverkehr, allgemein

I.1. Wie viele Autos fahren derzeit täglich (werktags) durch die Stresemannstraße?

Die Stresemannstraße ist in ihren einzelnen Abschnitten unterschiedlich belastet.

I.1. a) Wie viele fahren dabei durch den Abschnitt zwischen Lerchenstraße und Alsenstraße?

Nach Freigabe der Busspur Mitte Februar 2002 wurden auf dem Querschnitt der Stresemannstraße östlich Max-Brauer-Allee Ende Juni 2002 rund 32 000 Kfz/24 h gezählt.

I.1. b) Wie viele fahren durch den Abschnitt zwischen Holstenstraße und Kaltenkircher Platz?

Es liegen keine aktuellen Zählwerte vor.

I.1. c) Wie viele fahren durch den Abschnitt westlich davon?

Der Durchschnittliche Tägliche Verkehr an Werktagen (DTV_w) betrug für das Jahr 2000 an der Stresemannstraße westlich Neuer Pferdemarkt 27 000 Kfz/24 h und an der Stresemannstraße östlich Kohlentwiete 39 000 Kfz/24 h.

I.1. d) Wie groß sind die Veränderungen auf den jeweiligen o.g. Abschnitten im Vergleich zu dem Zeitpunkt vor der Wiedereröffnung für den vierspurigen Autoverkehr?

Da vergleichende Zählungen nicht an den gleichen Querschnitten vorliegen, sind genaue Aussagen zu den Veränderungen nicht möglich. Tendenziell ist davon auszugehen, dass in der erst kurzen Umgeöhnungsphase bisher ein Zuwachs in der Größenordnung von knapp 20 Prozent liegt.

- I.2. *Welche Auswirkungen hat die vierspurige Befahrbarkeit der Stresemannstraße zwischen Lerchenstraße und Alsenstraße bisher auf den Autoverkehr in anderen Straßen in der Umgebung gehabt? Wie sind die genauen Daten (vorher, nachher, Veränderungen) für die einzelnen Straßen?*

Hierzu liegen keine Verkehrszählungen vor.

- I.3. *Sind im Zusammenhang mit der Wiedereinrichtung des vierspurigen Verkehrs in der Stresemannstraße die Ampelschaltungen in der Stresemannstraße, insbesondere an den Kreuzungen*
- a) *Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee,*
 - b) *Stresemannstraße/Alsenstraße,*
 - c) *Stresemannstraße/Holstenstraße/Kieler Straße und*
 - d) *Stresemannstraße/Kaltenkircher Platz*
- für den Autoverkehr geändert worden? Wenn ja, wo und in welcher Weise?*
- I.4. *Sind im Zusammenhang mit der Wiedereinrichtung des vierspurigen Verkehrs in der Stresemannstraße die Ampelschaltungen in der Stresemannstraße, insbesondere an den Kreuzungen*
- a) *Stresemannstraße/Max-Brauer-Allee,*
 - b) *Stresemannstraße/Alsenstraße,*
 - c) *Stresemannstraße/Holstenstraße/Kieler Straße und*
 - d) *Stresemannstraße/Kaltenkircher Platz*
- für den Fußgängerverkehr geändert worden?*
- e) *Sind insbesondere inzwischen die Grünphasen zur Überquerung der Stresemannstraße geändert worden? Wenn ja, wo und in welcher Weise?*

Im Zusammenhang mit der Wiedereinrichtung der vierspurigen Verkehrsführung wurden weder für den Fahrverkehr noch für die Fußgänger Umschaltungen an den Signalanlagen vorgenommen bzw. Grünzeiten verändert.

- I.5. *Welche konkreten Erkenntnisse hat der Senat über Entwicklung der Fließgeschwindigkeit des Verkehrs in der Stresemannstraße*
- a) *stadteinwärts,*
 - b) *stadtauswärts,*
 - c) *auf den einzelnen Teilabschnitten,*
 - d) *vor den einzelnen Kreuzungsknotenpunkten?*

In der Stresemannstraße wurden am 10. Juni 2002 zwei stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen an folgenden Örtlichkeiten aufgestellt:

- stadteinwärts: Stresemannstraße 150
- stadtauswärts: Stresemannstraße 73.

Der jeweilige Durchschnitt aller im Zeitraum vom 10. Juni bis 8. Juli 2002 gemessenen Fahrgeschwindigkeiten an diesen Standorten lag

- stadteinwärts tagsüber (6 bis 18 Uhr) bei 36,5 km/h; nachts (18 bis 6 Uhr) bei 37,6 km/h
- stadtauswärts tagsüber (6 bis 18 Uhr) bei 34,1 km/h; nachts (18 bis 6 Uhr) bei 35,9 km/h.

II. Lkw-Verkehr

- II.1. *Wie wird derzeit überprüft, ob und wie weit sich Lkw-Fahrer an das Verbot halten, die jeweils rechte Fahrspur zu benutzen?*

Die Einhaltung des Rechtsfahrverbots für Lkw wird unter Berücksichtigung der Überwachungsrioritäten kontrolliert.

- II.2. *Wie groß ist nach Erkenntnissen des Senats der Prozentsatz an Lkw-Fahrern, die sich nicht an die o. g. Benutzungsregelung halten?*
- II.3. *Wie viele Lkws sind seit der Einführung der neuen Regel wegen Nichtbeachtung dieser Vorschrift erfasst worden? Wie viele Lkw-Fahrer wurden wegen Nichtbeachtung dieses Verbots belangt?*

Statistiken im Sinne der Fragestellung werden nicht geführt.

III. Busverkehr

- III.1. *Welche Auswirkungen hat bisher die Abschaffung der Busspuren in beiden Richtungen auf den Busverkehr des HVV, insbesondere auf die Fahrzeiten und die Pausenzeiten der Fahrer? (Bitte genaue Angaben.)*

III.2. Welche Auswirkungen hat die Abschaffung der Busspuren in beiden Richtungen auf die Betriebskosten des HVV auf den betroffenen Linien?

Auf der Grundlage der Auskünfte des Verkehrsunternehmens wird hierzu ausgeführt: Zum Sommerfahrplan 2002 wurde die durchschnittliche Fahrzeit der Busse in der Stresemannstraße zwischen Bornkampsweg im Westen und Feldstraße im Osten um jeweils rund zwei Minuten verlängert. Davon ist auch der Abschnitt, in dem bisher Bussonderspuren markiert waren, mit durchschnittlich rund einer Minute Zeitzuschlag enthalten. Weil die Umlaufplanung auf der Linie 3 schon vor Aufhebung der Bussonderspuren sehr eng bemessen war, setzt das Verkehrsunternehmen seit Beginn des Sommerfahrplans 2002 zwei zusätzliche Busse ein. Die daraus resultierende Erhöhung der Betriebskosten um ca. 285 000 € jährlich ist daher überwiegend auf die Stabilisierung des Fahrplans und die Gewährleistung von Pausenzeiten für das Fahrpersonal zurückzuführen.

IV. Tempo 30

IV.1. Wie wird derzeit überprüft, ob und wie weit sich die Autos in der Stresemannstraße im Abschnitt zwischen Lerchenstraße und Alsenstraße an die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbeschränkung halten?

IV.2. Ist damit die abschließend gewünschte Art der Geschwindigkeitskontrolle erreicht oder gibt es Pläne für eine Veränderung und, wenn ja, was soll geändert werden?

Im Zeitraum vom 20. Februar bis zum 3. Juli 2002 wurden in der Stresemannstraße an wechselnden Stellen sowohl stadtauswärts als auch stadteinwärts mobile Geschwindigkeitskontrollen von den Verkehrsstaffeln der Polizeidirektionen Mitte und West durchgeführt.

Am 4. Juli 2002 wurden zwei stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (GÜA) für repräsentative Messungen an den Standorten Stresemannstraße 72 (stadteinwärts) und Stresemannstraße, Höhe Sommerhuder Straße (stadtauswärts) in Betrieb genommen. Hierüber hat die Polizei die Öffentlichkeit informiert. Weitere Einrichtungen sind zurzeit nicht geplant.

IV.3. Welche Kosten entstanden bzw. entstehen durch diese Kontrollanlagen?

Die Investitionskosten für den Bau der beiden stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen einschließlich Mess- und Fotoeinrichtungen mit vorgeschalteten Geschwindigkeitsmessanlagen mit Display betragen ca. 125 000 € plus ca. 20 000 € für Filmkassetten, eine endgültige Abrechnung ist noch nicht erfolgt.

Ferner fallen noch die laufenden Betriebskosten für Wartung, Filmmaterialien usw. in Höhe von ca. 5600 € p. a. an.

IV.4. Welche Ergebnisse haben die Geschwindigkeitsmessungen in den verschiedenen Abschnitten der Stresemannstraße zu welchem Zeitpunkt ergeben? Wie ist die Durchschnittsgeschwindigkeit auf den jeweiligen Abschnitten der Stresemannstraße

a) tags und nachts?

b) stadteinwärts und stadtauswärts?

IV.5. Wie hoch ist die Anzahl der Überschreitungen auf den einzelnen Abschnitten jeweils stadteinwärts und stadtauswärts?

a) Welche Geschwindigkeiten wurden bei Überschreitungen gemessen?

b) Wie groß ist der prozentuale Anteil der Überschreitungen am Gesamtaufkommen auf den einzelnen Abschnitten jeweils stadtein- und stadtauswärts?

Die mobile Geschwindigkeitsüberwachung in der Zeit vom 20. Februar bis 3. Juli 2002 an verschiedenen Stellen der Stresemannstraße führte zu folgenden Ergebnissen, wobei eine Differenzierung nach Tageszeit und Fahrtrichtung nicht erfolgte:

Gezählte Fahrzeuge gesamt	Fz. über Grenzwert*	39 bis 49 km/h	ab 50 km/h
314 913	18 134	14 494	2764
100 %	5,76 %	4,60 %	0,88 %

* Der Grenzwert ist auf 39 km/h eingestellt.

Zur Durchschnittsgeschwindigkeit siehe Antwort zu I.5.

Mit Inbetriebnahme der stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen am 4. Juli 2002 wurden die mobilen Messungen eingestellt. Ergebnisse der Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen liegen frühestens Anfang August vor, da die Filme erst entwickelt und ausgewertet werden müssen.

IV.6. Wie viele Bußgeldbescheide oder andere Sanktionen sind gegen Autofahrer seit der Wiedereinrichtung des vierspurigen Verkehrs in der Stresemannstraße zwischen Lerchenstraße und Alsenstraße wegen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf diesem Straßenabschnitt verhängt worden?

Statistiken im Sinne der Fragestellung sind nicht vorhanden.

- IV.7. *Welche Erkenntnisse gibt es über die Beachtung von Tempo-30-Regelungen durch Autofahrer in Hamburg?*
- IV.8. *Gibt es hinsichtlich der Beachtung von Tempo 30 Unterschiede im Verhalten der Autofahrer in der Stresemannstraße und dem durchschnittlich beobachteten Verhalten von Autofahrern bei Tempo-30-Regelungen in anderen Straßen in Hamburg?*

Die Beachtung von Tempo-30-Regelungen ist nach den Erfahrungen der Polizei höchst unterschiedlich je nach Örtlichkeit, Tageszeit und Verkehrsdichte. Die allgemeine Erfahrung geht aber dahin, dass sich die große Mehrheit der Fahrzeugführer im Rahmen der vertretbaren Toleranzen an die Vorgaben hält.

- IV.9. *Wo wird in Hamburg außerhalb der Stresemannstraße derzeit die Einhaltung von Tempo 30 überwacht bzw. wo geschah dies bisher mit welchen Erkenntnissen im Jahr 2002?*

Die Fahrgeschwindigkeiten an 30-km/h-Strecken insbesondere vor Schulen, Kindergärten und Altenheimen werden schwerpunktmäßig von den Verkehrsstaffeln mit mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsgeräten kontrolliert. Zudem überwachen die örtlich zuständigen Polizeikommissariate in 30-km/h-Zonen die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung insbesondere nach Unfallbelastung mit Handlasergeräten.

Im Übrigen siehe Antwort zu IV.7. und IV.8.

- IV.10. *Wie viele Bußgeldbescheide oder andere Sanktionen sind gegen Autofahrer wegen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h außerhalb der Stresemannstraße bisher im Jahr 2002 verhängt worden?*

Siehe Antwort zu IV.6.

V. Unfälle

- V.1. *Wie viele Verkehrsunfälle welcher Art hat es seit der Wiedereinrichtung des vierspurigen Verkehrs in der Stresemannstraße zwischen Lerchenstraße und Alsenstraße gegeben?*

Am 11. Februar 2002 wurden zwei Fahrspuren je Richtung eingerichtet und für den Verkehr freigegeben.

Von diesem Tage bis zum 30. Juni 2002 haben sich in der Stresemannstraße (von Stresemannstraße/Alsenstraße bis Stresemannstraße/Lerchenstrasse einschließlich der Knoten)

81 Verkehrsunfälle

ereignet, davon waren

6 Verkehrsunfälle mit Personenschaden (6 Leichtverletzte) und
75 Verkehrsunfälle mit Sachschaden.

- V.2. *Ist es richtig, dass es am 29. April 2002 einen Unfall mit einem Gefahrguttransporter auf der Stresemannstraße gab? Wenn ja, um welches Gefahrgut handelte es sich, was geschah genau und mit welchen Folgen?*

Am 29. April 2002 um 13.27 Uhr wurde in der Stresemannstraße, Höhe Alsenstraße, ein Tanklastkraftzug, aus dem flüssiges, leicht entzündliches Erdgaskonzentrat austrat, von der Polizei angehalten und das Leck von der Feuerwehr abgedichtet. Aufgrund der erforderlichen Maßnahmen wurde die Stresemannstraße bis 15.16 Uhr gesperrt. Der Verkehr wurde weiträumig abgeleitet. Ein Verkehrsunfall im polizeilichen Sinne lag nicht vor.

- V.3. *Hat es andere Unfälle unter Beteiligung von Lkws (falls Gefahrguttransporter beteiligt, bitte nennen) im Jahre 2002 auf der Stresemannstraße gegeben? Wenn ja, wie viele? Welche Unfälle mit welchen Folgen?*

Vom 1. Januar 2002 bis zum 30. Juni 2002 hatten sich in der gesamten Stresemannstraße von Stresemannstraße/Bornkampsweg bis Stresemannstraße/Beim Grünen Jäger 57 Verkehrsunfälle mit Lkw-Beteiligung als Hauptverursacher ereignet:

Davon entfielen

- 32 Verkehrsunfälle (nur mit Sachschaden) auf den 30-km/h-Bereich,
- 25 Verkehrsunfälle (mit vier Leichtverletzten) auf den 50-km/h-Bereich.

Unfälle mit Gefahrgut-Transportern wurden nicht registriert.

VI. Lärm

- VI.1. *Wie hoch war die Lärmbelastung für die Anwohner der Stresemannstraße an den verschiedenen Abschnitten zwischen den jeweiligen Kreuzungen vor 1991, zwischen 1991 und 2002 (jeweils tags und nachts)?*

Von einem Ingenieurbüro wurden im Jahr 2001 folgende Werte für den Lärmpegel an sechs Punkten an der Stresemannstraße, davon drei auf der Südseite und drei auf der Nordseite, einander gegenüberliegend – jeweils im Erdgeschoss –, rechnerisch nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS – 90) ermittelt.

- Q1: zwischen Beim Grünen Jäger und Lerchenstraße, Haus-Nummer 13 und 16
- Q2: zwischen Mistralstraße und Eifflerstraße, Haus-Nummer 93 und 78
- Q3: zwischen Missundestraße und Alsenstraße, Haus-Nummer 157 und 140

	1990 [dB(A)]		2001 [dB(A)]	
	Tags	Nachts	Tags	Nachts
Q1, Nr. 13	77,3	70,0	75,3	67,9
Q1, Nr. 16	77,9	70,6	75,8	68,4
Q2, Nr. 93	76,4	68,9	71,5	64,1
Q2, Nr. 78	78,0	70,7	72,7	65,4
Q3, Nr. 157	77,8	70,4	72,4	65,1
Q3, Nr. 140	77,5	70,1	72,2	65,0

Es handelt sich dabei um Außenpegelwerte.

VI.2. Welche Lärmbelastung ergibt sich aus der Wiedereinrichtung des vierspurigen Verkehrs in der Stresemannstraße zwischen Alsenstraße und Lerchenstraße für die Anwohner dieses Abschnitts jetzt (jeweils tags und nachts)?

VI.3. Welche Lärmbelastung würde sich für die Anwohner der Stresemannstraße zwischen Alsenstraße und Lerchenstraße ergeben, wenn wieder ca. 40000 Autos pro Tag durch diesen Abschnitt führen?

Für den Zustand einer reinen „Wiedereinrichtung des vierspurigen Verkehrs“ und einer angenommenen Verkehrsbelastung von 42000 Kfz/24 h in der Stresemannstraße (Zustand wie 1990) sind die gleichen Werte wie im Jahr 1990 ermittelt worden.

Bei der veränderten Querschnittsaufteilung (Lkw jeweils auf der linken Spur, Busse jedoch auf der rechten Spur), wie sie jetzt vorgenommen wurde, liegt der Lärmpegel bis maximal 0,5 dB(A) niedriger als im Jahr 1990.

Bei Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h, wie sie jetzt ebenfalls vorgenommen wurde, liegen die Lärmpegel nochmals um 2,0 bis 2,8 dB(A) niedriger.

VI.4. Ab welcher Lärmbelastung sind nach Ansicht des Senats gesundheitliche Schäden wahrscheinlich oder jedenfalls nicht auszuschließen?

Epidemiologische Untersuchungen ergaben wissenschaftlich plausible Hinweise, nach denen Menschen, die an lauten Straßen einer Dauerbelastung von mehr als 65 dB(A) (tagsüber, außen) ausgesetzt sind, ein erhöhtes Risiko für Herzinfarkte haben. Bei ganztägig vorhandenem Verkehrslärm liegt der Schwellenbereich für die Erhöhung kardiovaskulärer Risiken bei Außenpegeln zwischen 65 und 70 dB(A). Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen fordert daher, dass der Wert für erhebliche Lärmbelastung von 65 dB(A) (außen, tagsüber) aus Gründen des vorbeugenden Gesundheitsschutzes nicht überschritten werden sollte. Dies entspricht auch den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) und der Lärmmediziner.

VI.5. Welche Ziele verfolgt der Senat hinsichtlich der Minderung von Lärm, wenn in der Stresemannstraße eine Lärmbelastung erreicht wird, die diese Schwelle überschreitet, und mit welchen Maßnahmen sollen diese Ziele erreicht werden?

Die Untersuchungen an der Stresemannstraße sind noch nicht abgeschlossen. Erst nach Vorliegen der entsprechenden Ergebnisse können konkrete Lärminderungsmaßnahmen geprüft werden.

VII. Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr

VII.1. Welche Maßnahmen sind geplant, um den Fahrradverkehr durch die Stresemannstraße so zu ermöglichen, dass es zu möglichst wenig Konflikten zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern kommt und gleichzeitig die Regeln der StVO für den Fahrradverkehr möglichst weitgehend beachtet werden?

Durch Veränderung in den Nebenflächen soll unter grundsätzlicher Beibehaltung des Separationsprinzips eine Verbesserung der Situation für Fußgänger und Radfahrer erreicht werden. Dabei ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse eine Unterschreitung der durch die Fahrradnovelle 1998 in die Verwaltungsvorschrift zur StVO aufgenommenen Regelabmessungen nicht immer vermeidbar.

VII.2. Insbesondere: Welche Regeln gelten jetzt und welche sollen in Zukunft gelten für das Fahrradfahren stadtauswärts direkt nach der Kreuzung Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße (bis nach der Bushaltestelle)?

Zurzeit ist der kombinierte Geh- und Radweg stadtauswärts hinter der Kreuzung Max-Brauer-Allee/Stresemannstraße im Bereich der Bushaltestelle unterbrochen.

Durch die beabsichtigte Aufhebung der Busbucht kann die Nebenfläche verbreitert werden, so dass die Anordnung eines kombinierten Geh- und Radweges möglich wird.