

B E S C H L U S S V O R L A G E

			Vorlage-Nr.: B 02/0614	
604 - Verkehrsflächen und Entwässerung			Datum: 08.11.2002	
Bearb.	: Herr Nischik : Herr Röll	Tel.: 320	öffentlich	nicht öffentlich
Az.	:		X	

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Ausschuss für Planung, Bau und Verkehr

21.11.2002

Ausbau der Niendorfer Straße im Zusammenhang der geplanten gewerblichen Entwicklungen u.a. im Bereich der B-Pläne 242 (Niendorfer Straße 200), 245 (Air-Cargo/LDC).

Grundsatzbeschluss über die Querschnittsaufteilung der Teilstrecken, den notwendigen Ausbau des Knotens Niendorfer Straße/Ohechaussee und der Niendorfer Straße

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Planung, Bau- und Verkehr stimmt grundsätzlich dem in Bearbeitung befindlichem Ausbauprojekt zur Niendorfer Straße mit dem nachfolgend beschriebenen Inhalt zu:

1. Der überlastete Knotenpunkt Niendorfer Straße / Ohechaussee in der Baulast des Bundes ist verkehrsgerecht als plangleiche, signalisierte Kreuzung auszubauen.
2. Die südlich angrenzende Teilstrecke zwischen der bestehenden Einmündung Niewisch und der geplanten Einmündung Air-Cargo ist wie 2001 geplant mit 3 Fahrstreifen (zwei durchgehende Spuren und bedarfsweise eine Abbiegespur) zu realisieren.
3. Von der geplanten Einmündung Air-Cargo bis zur bestehenden Einmündung Umgehung Fuhlsbüttel ist mit 4 Fahrstreifen (zwei Abbiegespuren und zwei durchgehende Spuren) ab jetzt zu planen.

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in

Sachverhalt

In der Diskussion und den Entscheidungen um die Entwicklungen im Bereich des Flughafen Hamburg – Fuhlsbüttel waren die verkehrlichen Rahmenbedingungen wichtige Entscheidungsgrundlagen.

Die Pläne zur Bürgerbeteiligung im Sommer 2001 für das LDC (B-Plan 245) sahen für die Niendorfer Straße im südlichen Bereich (von der Kreuzung Ohechaussee bis zur Umgehung Fuhlsbüttel) einen dreistreifigen Ausbau vor. Diese teilten sich auf in zwei Streifen durchgängig (status quo) und neue Bedarfs-Abbiegespuren.

Weiterführende verkehrstechnische Untersuchungen haben gezeigt, dass diese Maßnahmen keinen verkehrsgerechten Beitrag zur Problemlösung liefern.

Für den Kreuzungsbereich Ohechaussee/Niendorfer Straße wurden vier Varianten untersucht mit dem Ergebnis, dass ein plangleicher Ausbau mit LSA (Ampeln) die funktional und wirtschaftlich beste Lösung ist.

Zu Beschlusspunkt 1.:

Die vertieften verkehrstechnischen Untersuchungen haben eine höhere Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung der Fuß- und Radverkehre sowie für den ÖPNV für die Kreuzung ergeben. Eine signalisierte Kreuzung bietet zusätzlich die Möglichkeit, den Verkehrsfluß in die nördliche Niendorfer Straße über die Ampelphasen zu steuern.

Zu Beschlusspunkt 2.:

Für den südlich an die geplante Kreuzung angrenzenden Bereich zwischen Niewisch und dem Air-Cargo Bereich treffen die im Sommer 2001 gemachten Annahmen auch nach den verkehrstechnisch vertieften Untersuchungen weiterhin zu, so dass ein 3-streifiger Ausbau verkehrsgerecht ist.

Zu Beschlusspunkt 3.:

Nach aktualisierten Erkenntnissen der planungsbedingt auftretenden Verkehrsmengen ist für den Bereich von der Umgehung Fuhlsbüttel bis zur geplanten Einmündung für den Air-Cargo Bereich die bisherige Annahme eines Ausbaus mit 3 Fahrstreifen nicht verkehrsgerecht.

Warum nicht? Die weitergehenden Untersuchungen zum B-Plan 242 (Niendorfer Straße 200) und B-Plan 245 (Air-Cargo) haben gezeigt, dass durch die neuen Einmündungen in die Niendorfer Straße und die dadurch notwendigen Ampeln (Lichtsignalanlagen oder LSA) die Rückstaulängen der Linksabbieger in den Abbiegebereichen in Spitzenzeiten den weiter zurückliegenden Einmündungsbereich zustauen könnten.

Was heißt dies konkret: Wenn an der neuen Einmündung der Niendorfer 200 (B-Plan 242) nur eine Abbiegespur zur Verfügung steht, kann es zu Spitzenzeiten zu einem Rückstau bis in den Einmündungsbereich der Umgehung Fuhlsbüttel kommen.

Dies ist für den Verkehrsteilnehmer ein nicht hinzunehmendes Risiko. Eine solche Verkehrsplanung wäre planungsrechtlich nicht durchsetzbar, da die Erschließung für den B-Plan 242 nicht sichergestellt ist.

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in
-------------------	---------------------	---------------	---	--------------

Die verkehrstechnischen Berechnungen zeigen, dass dies ähnlich für den Einmündungsbereich Air-Cargo gilt, der dann nach Süden den Einmündungsbereich der Niendorfer Straße 200 zustauen könnte.

Aus diesem Grund ist es verkehrstechnisch erforderlich, den Aufstellraum vor den LSA so zu vergrößern, dass die jeweils südlich gelegenen Einmündungsbereiche nicht im Stauende der nördlich liegenden LSA liegen. Da die Einmündungspunkte für den Air-Cargo Bereich und die Niendorfer 200 festliegen und die Zwischenräume nicht variabel sind, müssen andere Vorkehrungen getroffen werden, um eine räumliche Verkürzung der Staulängen zu erreichen.

Wie ist dies zu erreichen? Durch eine zweite Aufstellspur für die Linksabbieger halbiert sich logischerweise die Staulänge. Diese Verdopplung der Aufstellflächen ist von der Einmündung der Umgehung Fuhlsbüttel bis zur geplanten Einmündung des Air-Cargo Bereichs nach den präzisierten verkehrstechnischen Untersuchungen notwendig.

Verkehrliche Auswirkungen dieser Maßnahmen:

Die Umsetzung dieser Maßnahmen ändert nichts an dem prognostizierten Verkehrsaufkommen der südlichen und nördlichen Niendorfer Straße. Die sog. hydraulische Leistungsfähigkeit für den fließenden Verkehr wird gegenüber den im Sommer 2001 gemachten Aussagen nicht grundsätzlich verändert, sondern lediglich die verkehrsgerechte und flüssige Abwicklung der geplanten Verkehre ermöglicht.

Auswirkungen auf Natur und Landschaft:

Nach gegenwärtigem Stand der Vorplanungen bleibt der Baumbestand an der südlichen Niendorfer Straße erhalten bis auf den Baumbestand auf der westlichen Seite der Niendorfer Straße im Bereich der Einmündung des B-Plan Bereichs 214 und 242 (Bereich Niendorfer Straße 200).

Als nächster Schritt ist beabsichtigt, für die weitere Straßenplanung und die landschaftspflegerische Begleitplanung mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie die detaillierte Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu beauftragen.

Erst nach Vorliegen dieser Untersuchungen ist eine abschließende Beurteilung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft möglich.

Weitere Informationen und Untersuchungen:

Das in den Anlagen beigefügte Gutachten des Ingenieurbüros Schnüll - Haller und Partner beschreibt die wesentlichen für eine Grundsatzentscheidung notwendigen Kriterien für die erforderliche Querschnittsdimensionierung der Teilstrecken.

Für die Beurteilung der einzelnen Untervarianten und die genaue Lage der Trasse sind weitergehende Untersuchungen erforderlich, die in einer der nächsten Sitzungen vorgestellt werden.

Anlage(n)

Sachbearbeiter/in	Abteilungsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Dezernent/in
-------------------	---------------------	---------------	---	--------------