

SBI - Hasselbrookstraße 33 - 22089 Hamburg

IBA Hamburg GmbH

Am Zollhafen 12
20539 Hamburg

Name [REDACTED]
Telefon [REDACTED]
Mobil [REDACTED]
E-Mail [REDACTED]

Projekt Nr. 7375K03

Datum 12. September 2024

Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 67 Verkehrliche Bewertung zusätzlicher XpressBus-Linien

Sehr geehrte [REDACTED]

vielen Dank für Ihre Nachfrage bezüglich einer qualitativen Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen eines ergänzten ÖPNV-Angebots für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Neugraben-Fischbek 67 „Fischbeker Reethen“. Im Folgenden werden die Aspekte Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr, Verkehrsablauf an den Knotenpunkten der Straßen Fischbeker Boulevard und Am Moor mit der Cuxhavener Straße (B 73) sowie die Verkehrssicherheit im Plangebiet betrachtet.

Rahmenbedingungen / Ausgangslage

Die bisher geplante Linienbuserschließung des Plangebietes soll um zwei zusätzliche XpressBus-Linien ergänzt werden.

Die XpressBus-Linie X40 verbindet bereits heute die S-Bahnstation Neugraben mit dem Airbus-Werk in Finkenwerder. Diese Linie soll zukünftig in Richtung Fischbeker Reethen verlängert werden und dort einen neuen Start- bzw. Endpunkt erhalten. Zusätzlich soll auch die werktägliche Fahrtenanzahl von derzeit 11 auf zukünftig ca. 65 Fahrten deutlich erhöht werden.

- 5:00 bis 10:00 Uhr mit vsl. 3 Fahrten/h und Richtung = 30 Fahrten
- 13:00 bis 19:00 Uhr mit vsl. 3 Fahrten/h und Richtung = 36 Fahrten (zzgl. 2 Fahrten nach 22:00 Uhr)

Somit sind den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags insgesamt 3 Fahrten/h und Richtung der weiteren Bewertung zugrunde zu legen.

Die neue XpressBus-Linie X50 soll zukünftig zwischen Fischbeker Reethen und Eidelstedt verkehren. Das Fahrtenangebot ist mit der Linie X40 vergleichbar, sodass auch hier insgesamt 3 Fahrten/h und Richtung in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags als Bewertungsgrundlage für die folgenden Betrachtungen verwendet werden.

Beide XpressBus-Linien überlagern sich damit zu einem 10-min-Takt in den Hauptverkehrszeiten im Geltungsbereich des Bebauungsplans Neugraben Fischbek 67.

Schreiben vom 12. September 2024

Angebotsqualität im ÖPNV im Plangebiet

Die zusätzlichen XPressBus-Linien stellen ein attraktives ÖV-Angebot mit vergleichsweise kurzen Fahrzeiten dar. Sowohl die Verbindungen in Richtung Finkenwerder/Airbus als auch in Richtung Eidelstedt können damit zu einer weiteren Veränderung der Verkehrsmittelwahl der zukünftigen Bewohner des Plangebiets im Sinne der angestrebten Mobilitätswende beitragen. Aus gutachterlicher Sicht erscheint es jedoch fraglich, ob tatsächlich von einem Mehrverkehr aufgrund des Linienbusverkehrs auszugehen ist. Überschlänglich betrachtet müssten je zusätzlichem Linienbus lediglich zwei bis drei Verkehrsteilnehmer die Verkehrsmittelwahl vom Pkw zu öffentlichen Verkehrsmitteln verändern, um nicht mehr von einer Mehrbelastung auszugehen. Dies erscheint uneingeschränkt realistisch.

Im Rahmen der folgenden verkehrstechnischen Abschätzung zur Bewertung der Verkehrsqualität an den Knotenpunkten der B 73 im bzw. am Plangebiet werden dennoch lediglich die zusätzlichen Verkehrsaufkommen im Linienbusverkehr betrachtet und die Effekte einer veränderten Verkehrsmittelwahl vernachlässigt. Die verkehrstechnische Abschätzung der Verkehrsqualität stellt insofern eine „worst-case“ Betrachtung dar.

Verkehrsablauf an den Knotenpunkten der B 73 am/im Plangebiet

Die XPressBus-Linien befahren den östlichen (Straße Am Moor) und den westlichen Knotenpunkt (Fischbeker Boulevard), die das Plangebiet an die Cuxhavener Straße (B 73) anbinden.

Die folgenden Angaben beziehen sich jeweils auf die dokumentierten verkehrstechnischen Bewertungen, die im Rahmen der Verkehrsprognose und verkehrstechnischen Stellungnahme zur äußeren Erschließung der Bebauungsplanflächen Neugraben-Fischbek 67 erarbeitet wurden [SBI, 2024].

Der östliche Knotenpunkt Cuxhavener Straße (B 73) / Am Moor wird von den XPressBus-Linien ausschließlich im Geradeausverkehr befahren. Die bisherige verkehrstechnische Bewertung des Knotenpunktes weist (ohne den zusätzlichen Linienbusverkehr) für den Geradeausverkehr einen qualitativ zufriedenstellenden Verkehrsablauf (QSV = C) aus. Die rechnerischen Kapazitätsreserven betragen jeweils mindestens 125 Kfz/h. Eine Zunahme des Verkehrsaufkommens um nur sechs Fahrzeuge je Stunde und Richtung liegt deutlich in der üblichen Schwankungsbreite des Verkehrsaufkommens, kann problemlos abgewickelt werden und verändert die berechnete Verkehrsqualität nicht nachhaltig.

Am westlichen Knotenpunkt Cuxhavener Straße (B 73) / Fischbeker Boulevard werden Abbiegeströme mit zusätzlichen Verkehrsmengen belastet (Rechtsabbieger von der B 73 in das Plangebiet; Linkseinbieger aus dem Plangebiet auf die B 73). Auch hier weisen die bisherigen verkehrstechnischen Bewertungen (ohne den zusätzlichen Linienbusverkehr) für die betroffenen Verkehrsströme eine mindestens zufriedenstellende Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes aus (QSV = C). Die Kapazitätsreserven können mit jeweils mindestens 105 Kfz/h angegeben werden, sodass auch hier keine nennenswerten erhöhten Behinderungen aufgrund des zusätzlichen Linienbusverkehrs von sechs Fahrzeugen je Stunde und Richtung zu erwarten sind.

Verkehrssicherheit im Plangebiet

Die Zunahme des Linienbusverkehrs um bis zu 6 Fahrten/h und Richtung sind grundsätzlich kein Problem in Bezug auf die verkehrssichere Abwicklung der Verkehre insgesamt und insbesondere in Bezug auf die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn.

Schreiben vom 12. September 2024

Es sei allerdings darauf hingewiesen, dass die Verkehrsabwicklung (Interaktion) zwischen Kfz und Radfahrenden auf Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von 3,8 m (Fischbeker Boulevard und Reethenbek), wenngleich diese Breite den Vorgaben der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Straßen (ReStra) entspricht, kein StVO-konformes Überholen des Radverkehrs möglich ist. Die Straßenverkehrs-Ordnung fordert einen seitlichen Mindestabstand von 1,5 m beim Überholen von Radfahrenden, der bei einer Fahrbahnbreite von 3,8 m nicht gewährleistet werden kann. Der Radverkehr darf hier nicht überholt werden. Bei einem regelgerechten Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmer besteht somit grundsätzlich kein Problem. Dennoch ist an vergleichbaren Örtlichkeiten ein Überholen durch Pkw bei Unterschreitung der Sicherheitsabstände zu beobachten. Größere Fahrzeuge wie beispielsweise Linienbusse bräuchten zum Überholen deutlich größere Fahrbahnbreiten. Insofern sollten Radfahrende auch nicht von Linienbussen überholt werden (können), sodass keine zusätzliche Gefährdung der Verkehrssicherheit für Radfahrende durch das zusätzliche XPressBus-Angebot zu erwarten ist.

Kraftfahrzeuge müssten in dieser Situation dem (langsameren) Radverkehr folgen. Dies ist auf kurzen Abschnitten in der Regel unkritisch. Die relevanten Abschnitte des Fischbeker Boulevards (ca. 150 m bzw. 250 m) und der Straße Reethenbek (250 m) sind jedoch vergleichsweise lang. Unerfahrene und/oder unsichere Radfahrende fühlen sich durch folgende Kraftfahrzeuge teilweise „bedrängt“, insbesondere wenn diese einen zu geringen Sicherheitsabstand wählen. Radfahrende weichen dann auf Gehwege aus, sodass dort gegebenenfalls zusätzliche Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr entstehen können. Dies gilt grundsätzlich und ist weitgehend unabhängig von der Anzahl der Linienbusse bzw. vom Kfz-Verkehrsaufkommen insgesamt.

Im Fazit dieser Einschätzung der Verkehrssicherheit bestehen (zumindest theoretisch) drei Lösungsansätze:

- Einengung der Fahrbahn, sodass ein Überholen des Radverkehrs ausgeschlossen werden kann,
- Verbreiterung der Fahrbahn, sodass ein verkehrssicheres Überholen mit dem erforderlichen Sicherheitsabstand möglich wird oder
- Herstellung einer Radverkehrsanlage im Seitenraum bzw. eines Radfahrstreifens (innerhalb einer Tempo-30-Zone unzulässig).

Zusammenfassend bestehen weitgehend keine zusätzlichen sicherheitsrelevanten Bedenken in Bezug auf die Ergänzung des Linienbusangebots im Plangebiet. Die beschriebene Situation beim Überholen des Radverkehrs bzw. des Folgens auf längeren Streckenabschnitten besteht in dieser Form bereits im derzeitigen Planungsstand. Eine Zunahme des Linienbusverkehrs um 6 Fahrten/h und Richtung erscheint vergleichsweise gering und sollte nicht zu einer anderen Bewertung der Führung des Radverkehrs führen. Stattdessen wird ein attraktiveres ÖV-Angebot (durch die zusätzlichen XPressBusse) zu einer Reduzierung der Pkw-Nutzung führen und somit das Konfliktpotenzial Pkw/Rad reduzieren.

Mit freundlichem Gruß

SBI Beratende Ingenieure für
BAU-VERKEHR-VERMESSUNG

[Redacted Signature]