

## **Baustellenverkehr Francoper Straße**

Derzeit häufen sich Anwohnerbeschwerden über den Baustellenverkehr durch die Francoper Straße wegen des Baus der A26 West.

In der Einfahrt zur Francoper Straße von der Neuwiedenthaler Straße befindet sich das Verkehrszeichen Zeichen 262 mit dem Verbot der Einfahrt für Fahrzeuge, deren tatsächliches Gewicht einschließlich Ladung 7,5t überschreitet. Das Zeichen ist ergänzt mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ (ZZ 1020-30). Dies nimmt Fahrzeuge vom Verkehrsverbot aus, deren Führer ein Grundstück innerhalb der gesperrten Straße privat oder geschäftlich aufsuchen wollen. Zum Anliegerverkehr zählt sowohl der Straßenanlieger selbst als auch der Straßenverkehr derer, die aus irgendeinem Anlass Anlieger aufsuchen wollen.

Bei dem Baustellenverkehr handelt es sich um Massentransporte (Sand) für den Trassenverlauf im Bereich Francoper Hinterdeich. In einer Distanz von ca. 700m westlich der Francoper Straße muss eine Querung der Moorwettern angelegt werden.

Prinzipiell scheint die verkehrsrechtliche Lage somit diese Transporte zu genehmigen.

Mit der Drucksache 20-2020 wurde darauf hingewiesen, dass das Neugrabener Dorf im Bereich zwischen Neuwiedenthaler Straße und Rehrstiege seit vielen Jahren unter Milieuschutz steht. Viele der empfindlichen alten Gebäude sind darüber hinaus in die Denkmalliste eingetragen. Aus diesem Grund und wegen des teilweise schwierigen Baugrundes ist die Francoper Straße vom Schwerlastverkehr ausgenommen. Dieser soll und kann über die geeignete Ausweichstrecke Waltershofer Straße geführt werden.

Der Vorsitzende der Bezirksversammlung wird gebeten, sich mit den zuständigen Planungs- und Ausführungsdienststellen für den Bau der A26 in Verbindung zu setzen, um zu erreichen, dass die empfindlichen Bereiche des Neugrabener Dorfes und der Francoper Straße während der Bauzeit nicht durch Materialtransporte und Schwerlastverkehr belastet und gefährdet werden. Vielmehr ist sicherzustellen, dass erforderliche Transporte über die Waltershofer Straße vorgenommen werden. Es soll auch sichergestellt werden, dass keine Transporte durch Moorburg, Francop und Neuenfelde erfolgen.

### **Hierzu nahm die BWVI am 15.03.2017 folgend Stellung:**

*„Baudurchführung und Bauablauf für die A26-West werden so geplant, dass die Belastungen durch Materialtransporte und Schwerlastverkehr während der Bauzeit so gering wie möglich bleiben. Die Hauptzufahrten zum Baufeld erfolgen im Westen über die Bundesstraße B3 bei Neu Wulmstorf und im Osten über die Waltershofer Straße sowie die A7. Ausgehend von der Waltershofer Straße ist die Straße „Moorburger Elbdeich“ im Abschnitt zwischen Hafenbahn und A7 als Baustellenzufahrt vorgesehen; die Einfahrten vom Moorburger Elbdeich in das Baufeld erfolgen unmittelbar westlich der Hafenbahn sowie westlich und östlich der A7.“*

*„Insbesondere für die ersten Bautätigkeiten zur Erschließung der Großbaustelle sind Materialtransporte über die Francoper Straße erforderlich. So werden Behelfsbrücken über die die A26-Trasse kreuzenden Gewässer (Moorwettern, Moorburger Landscheide) und Baustraßen zu diesen Behelfsbrücken-Baustellen hergestellt. Die dafür benötigten Baumaterialien müssen unvermeidbar auch über die Francoper Straße antransportiert werden. Die Francoper Straße ist in ihrem Verlauf von der Neuwiedenthaler Straße bis zum Übergang in den Hinterdeich eine Hauptverkehrsstraße. Nach Herstellung der Behelfsbrücken und Erschließung des Baufeldes über Baustraßen sollen die Massentransporte in der Autobahntrasse erfolgen und im Wesentlichen über die Waltershofer Straße und die B3 angefahren werden.“*

*Durch die Ortsteile Francop und Neuenfelde sind keine Massentransporte vorgesehen'*

## **Zwischenfazit 1**

Der Schwerlastverkehr ist somit zulässig, solange er sich auf die Materialanlieferungen zu den Behelfsbrücken sowie zur Anlage der Baustraßen handelt.

## **Perspektive Tempo 30**

Dennoch wäre es denkbar zumindest den Tempo-30-Bereich, der bislang nur für den unmittelbaren Bereich der Kita gilt, insoweit auszuweiten, dass der gesamte Bereich von der Neuwiedenthaler Straße bis zum Parkplatz Neugrabener Moor (hinter Emmi-Ruben-Weg) auf Tempo 30 reduziert wird. Dies würde einerseits die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöhen und andererseits der sensiblen Bausubstanz im Millieuschutzbereich entgegenkommen.

So hatte mit Drs. 20-4502 die BV auf Antrag der SPD beschlossen die zuständigen Stellen in der BWVI auffordern, umgehend Tempo 30 in der Francoper Straße zwischen Neuwiedenthaler Straße und Rehrstiege anzuordnen, mit dem Ziel die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Sollte dieses nicht durchgängig realisierbar sein, ist eine temporäre Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 Km/h an Werktagen von 7 - 20 Uhr einzuführen.

## **Die BIS nahm dazu wie folgt Stellung:**

*„Nach Prüfung der Verkehrssituation in der Francoper Straße kommt aus rechtlichen Gründen eine generelle Verkehrsbeschränkung auf Tempo 30 zwischen dem Rehrstiege und der Neuwiedenthaler Straße nicht in Frage. Sowohl die Unfalllage als auch die gefahrenen Geschwindigkeiten sind unauffällig. Sicherheitsdefizite sind nicht erkennbar.*

*Die Hamburger Richtlinie zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (HRVV) vom 30.04.2018 legt die Voraussetzungen fest, unter denen die durch die Änderungen der StVO erleichterte Einführung von Tempo 30-Strecken vor sozialen Einrichtungen umgesetzt werden kann.*

*Ein beschränkendes Kriterium können die Belange des ÖPNV sein. Eine zu hohe Bustaktung zur Hauptverkehrszeit führt zunächst dazu, dass diese Örtlichkeit nicht näher betrachtet wird. Dies war hier der Fall.*

*Aufgrund des Antrags wurde jedoch über die BWVI bei dem örtlichen Anbieter des ÖPNV nachgefragt, ob die Einführung einer Tempo 30-Strecke auf einer Länge von max. 300 m vor der Einrichtung für den Zeitrahmen 06.00 – 19.00 h möglich ist.*

*Das positive Ergebnis liegt nun vor. Der Einführung von Tempo 30 vor der KiTa Wunderland wird zugestimmt, da hier zudem durch die sehr nahe an der Straße stehenden Häuser bzw. Grundstücksbegrenzungen (Zäune) und der damit verbundenen an einigen Stellen äußerst schmalen Gehwegen Rechnung getragen wird.*

*Nach Umsetzung der Maßnahme wird das PK 47 die Situation vor Ort im Rahmen ihrer personellen Ressourcen und Prioritätensetzung überwachen.'*

## **Zwischenfazit 2**

Das bislang zumeist herangezogene beschränkende Kriterium der Belange des ÖPNV wurde hier zumindest für eine Teilstrecke Tempo 30 angeordnet werden konnte. Bei der Gesamtstrecke, die auch schon damals gefordert wurde, ist dies nicht erfolgt. Allerdings belegen Studien des Bundesumweltamtes, dass die Verkehrsaufnahmekapazität nicht durch die vorgegebene Höchstgeschwindigkeit beeinflusst ist.“ Ein häufiges Argument gegen

Tempo 30 an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen ist die Annahme, dass eine Hauptverkehrsstraße mit Tempo 30 weniger Kfz-Verkehr bewältigen könne als mit Tempo 50. Diese Befürchtung ist jedoch in den meisten Fällen unbegründet.“ (in: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt, 2016, S. 4)

Insbesondere erhöht sich die Aufnahmekapazität durch den geringeren Abstand der Verkehrsteilnehmer („halber Tachoabstand“ bei Tempo 30 nur 15m statt 25m bei Tempo 50).

Limitierende Faktoren sind in der Regel Lichtzeichenanlagen (LZA oder umgangssprachlich Ampeln). Da jedoch eine LZA lediglich an der Kreuzung Neuwiedenthaler Straße 7 Francoper Straße besteht kann diese keinen Einfluss auf die Kapazität haben, da sie sich am Start- bzw. Endpunkt der Anordnung des Tempo-30-Bereichs befindet.

In Bezug auf die Lärmentwicklungen hätte eine Anordnung wahrnehmbaren Nutzen. „Es ist jedoch unstrittig, dass dauerhafte hohe Geräuschbelastungen gesundheitliche langzeitfolgen wie z.B. Herzkreislauf-Erkrankungen verursachen können. (...) Die Begleituntersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen nach der Anordnung von Tempo 30 rund 1 bis 4 dB(A) niedrigere Mittelungspegel. Geschwindigkeitssenkungen bewirken aber nicht nur Änderungen des Mittelungspegels. Einige Studien weisen darauf hin, dass bei Tempo 30 niedrigere Maximalpegel und deutlich geringere Pegelschwankungen auftreten als „bei Tempo 50. (a.a.O. S. 13)

Positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sind offensichtlich. So reduziert sich der Anhalteweg bei Tempo 30 auf 13,3m gegenüber 27,7m bei Tempo 50 um mehr als die Hälfte. (a.a.O. S. 15)

In der Wirkung auf Anwohnende stellt das Umweltbundesamt fest:

„Anwohnerbefragungen stellen überwiegend positive Reaktionen auf Tempo 30 fest. Die Reduzierung der besonders störenden Geräusch-Spitzenpegel trägt dazu bei, dass sich die Bewohnerinnen und Bewohner mit Tempo 30 auch bei einer vergleichsweise geringen (Mittelungs-) Pegelsenkung weniger durch Lärm belastigt fühlen als bei Tempo 50. Positive Stimmungsbilder gibt es auch zur Verkehrssicherheit und zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch Tempo 30.“ (a.a.O. S. 18)

Die Gesamtstrecke der Temporeduzierung würde von aktuell rund 300m um 900m auf 1,2km steigen. Da bereits jetzt eine Teilstrecke mit Tempo 30 besteht, muss auch schon jetzt ein Herabbremsen von 50 auf 30 und eine anschließende Beschleunigung erfolgen. Hier ist also keine weitere Verlängerung der Fahrtzeiten zu erwarten. Berechnet man den Fahrzeitunterschied der zusätzlichen 900m bei Tempo 50 und Tempo 30, verlängert sich die Fahrzeit um 43,2 Sekunden. Dabei handelt es sich um einen rechnerischen Maximalwert unter Idealbedingungen. Durch die Streckenführung ist jedoch davon auszugehen, dass in weiten Teilen der betrachteten zusätzlichen 900m eine Fahrt mit Tempo 50 nicht möglich ist und der Realwert bei eher unter 30 Sekunden liegen dürfte.

### **Gesamtfazit**

Bei Abwägung der vorliegenden Interessen einer Anlieferung von Material über die Francoper Straße, der Sicherheit und Gesundheit der Anwohner und Verkehrsteilnehmer und den Interessen der Nutzer und Betreiber des ÖPNV ist eine Anordnung von Tempo 30 auf einer Strecke von rund 1,2km nicht nur vertretbar sondern auch dringend geboten.

Zumindest während der Bauphase soll dies angeordnet werden und ist dabei in Bezug auf die Auswirkungen zu prüfen. Sollten keine erheblichen Nachteile daraus resultieren, ist die Anordnung auch im Anschluss beizubehalten.

Es ist dringend zu beachten, dass nach Herstellung der Behelfsbrücken und Erschließung des Baufeldes über Baustraßen die Massentransporte in der Autobahntrasse erfolgen und **nicht nur im Wesentlichen sondern in Gänze** über die Waltershofer Straße und die B3 angefahren werden.