

Betreff:

Gestaltung des Übergangs Hamburger Straße

<i>Organisationseinheit:</i> Dezernat III 66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr	<i>Datum:</i> 15.08.2023
--	-----------------------------

<i>Beratungsfolge</i>	<i>Sitzungstermin</i>	<i>Status</i>
Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 330 Nordstadt-Schunteraeue (zur Kenntnis)	29.08.2023	Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion BIBS im Stadtbezirksrat 330 vom 11. April 2023 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

zu 1.)

Die Kreuzung Hamburger Str./Siegfriedstr. gehört mit zu den am stärksten ausgelasteten im Stadtgebiet. Die Verteilung der Grünzeiten ist eine Balance zwischen allen Verkehrsteilnehmern und allen Verkehrsströmen.

Jedem Verkehrsstrom eine optimale Grünphase anzubieten, ist an diesem Knoten nicht möglich. Vielmehr ist das Augenmerk auf die Gesamtabwicklung aller Verkehrsströme unter Abwägung der Interessenkonflikte gelegt worden.

Die Abwicklung des Verkehrs einschließlich der Stadtbahnen (ÖPNV) ist an diesem Knoten auf Grund der Kreuzungsgeometrie äußerst komplex. Erste Priorität hat der ÖPNV, der durch Anforderung zum nächstmöglichen Zeitpunkt sein Freigabesignal erhält. In Abhängigkeit hiervon und der auf der Hamburger Str./Gifhorner Str. koordinierten Grünen Welle werden die Fahrzeuge und Fußgänger/Radfahrer freigegeben.

Die Radfahrerquerung über die Hamburger Straße kreuzt alle Hauptverkehrsrichtungen stadteinwärts und stadtauswärts. Um diese Fahrtrichtung auf Grün zu schalten und um von einem Fahrbahnrand zum gegenüberliegenden zu gelangen, bedarf es einer Sonderphase, die zu Lasten der Grünphasen aller anderen Verkehrsteilnehmer geht und deshalb nur bei Bedarf geschaltet wird. An diesem Knotenpunkt ist deshalb eine Integration der Freigabe für den Radverkehr in den Regelumlauf nicht möglich, da in den örtlichen Gegebenheiten der Radverkehr an dieser Furt immer mit anderen Verkehrsströmen im Konflikt steht.

Die Stadtbahntrasse ist sehr hoch frequentiert und würde bei einer Anforderung die Phase für den Radverkehr zurückstellen. Aufgrund der hohen ÖPNV Auslastung und dessen Bevorrechtigung ist daher eine eigene feste Phase in der vorgegebenen Umlaufzeit nicht umzusetzen. Zudem müsste bei einer Veränderung der Umlaufzeit alle Lichtsignalanlagen der Koordinierung der Hamburger Straße angepasst und neu koordiniert werden.

Eine Änderung der Signalisierung wird aus vorgenannten Gründen nicht durchgeführt.

zu 2.)

Aufgrund des in der Vergangenheit bestehenden Unfallschwerpunktes mit Radfahrenden an der Einmündung Rheingoldstraße wird der Radweg nicht in beide Richtungen freigegeben. Die für eine Freigabe erforderliche Radwegbreite steht nicht zur Verfügung.

Wiegel

Anlage/n:

keine