



Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Hamburg-Nord  
Bezirksversammlung

Az.

Drucksachen-Nr. 1425/12  
20.04.2012

**Anfrage**

gem. § 27 Bezirksverwaltungsgesetz

- öffentlich -

GAL

Beratungsfolge	am	Top

**Verkehrsknoten Ochsenzoll – welche verkehrlichen Auswirkungen hat der Umbau?**

Sachverhalt/Fragen

Die Kreuzung Langenhorner Chaussee/Schleswig-Holstein-Straße/Ohechaussee/Segeberger Chaussee gehört zu den vielbefahrensten in Schleswig-Holstein und liegt direkt vor der Hamburger Landesgrenze. Zahlen aus dem Jahr 2009 besagen, dass täglich ca. 40.000 Fahrzeuge die Kreuzung passieren. Nach vier Jahrzehnten Planungszeit betreibt das Land Schleswig Holstein seit Februar 2009 einen Ausbau: Hier entsteht ein zweispuriger Kreisell mit einem Durchmesser von ca. 45 Metern und zusätzlichen direkten Abbiegespuren in die Langenhorner Chaussee. Der Nord-Süd-Verkehr auf dem Straßenzug Langenhorner Chaussee/Schleswig-Holstein Straße wird auf einer ca. 70 Meter langen Unterführung unter dem Kreisell hindurch fließen. Voraussichtliche Fertigstellung ist bei derzeitiger Planung Ende 2012.

Vor diesem Hintergrund fragen wir:

1. Wie wurden die Planungen für den Knoten Ochsenzoll mit den Behörden der Hansestadt Hamburg abgestimmt?
2. In welcher Weise haben die Behörden der Hansestadt Hamburg auf die Planung und die Umsetzung der Baumaßnahme Einfluss genommen?
3. Mit welchem zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der Langenhorner Chaussee wird nach Inbetriebnahme des Verkehrsknotens gerechnet?
4. Mit welchem Verfahren wurde dieses Verkehrsaufkommen ermittelt?

Bei stetig steigenden Verkehrszahlen auf der Langenhorner Chaussee würde die Straße mittel- bis langfristig überlastet werden. Negative Auswirkungen (dauerhafter Stau, Schleichverkehr durch Wohngebiete, steigende Unfallzahlen, steigende Lärmbelastung, sinkende Wohn- und Aufenthaltsqualität) für die Stadtteile Langenhorn und Fuhsbüttel wären die Folge.

5. Welche Steuerungsmöglichkeiten können ergriffen werden, um den negativen Folgen steigenden Verkehrsaufkommens zu begegnen?

6. Ab welcher durchschnittlichen täglichen Belastung von Fahrzeugen würden die unter Punkt 5 beschriebenen Steuerungsmaßnahmen eingesetzt werden?
7. Wie begründet sich die unter Punkt 6 genannte Zahl und wie setzt sie sich zusammen?
8. Bereits das heutige Verkehrsaufkommen führt zu großer Lärmbelastung bei Tag und Nacht und zu zahlreichen Unfällen. Mit welchen Maßnahmen soll die aktuelle Lärmbelastung und Unfallgefahr gemindert werden?
9. Die Ausfahrten des Verkehrsknotens treffen innerhalb kurzer Distanz direkt vor der Hamburger Landesgrenze zusammen. Dieses Zusammentreffen von mehreren Fahrspuren auf engem Raum birgt zusätzliches Unfallrisiko.
  - a. Wie viele Fahrspuren treffen beim Ausfahren aus dem Verkehrsknoten auf die Langenhorner Chaussee in südlicher Richtung aufeinander?
  - b. Mit welchen Maßnahmen soll sicheres Fahren im Aus- und Einfahrtbereich des Kreisels/Tunnels sichergestellt werden?
  - c. In kurzer Distanz zum Mündungsbereich des Knotens befindet sich das Wohngebiet „Bärenhof“. Die Anwohnerinnen und Anwohner erreichen ihr Wohngebiet durch eine Gehwegüberfahrt ohne Lichtzeichenanlage. Bereits bei dem heutigen Verkehrsaufkommen gestaltet sich die Ein- und Ausfahrt in das Wohngebiet gefährlich. Wie soll nach Inbetriebnahme des Verkehrsknoten eine sichere Ein- und Ausfahrt sichergestellt werden?
10. Welche gemeinsamen Überlegungen der Hamburger und der Schleswig-Holsteiner Behörden zur Lenkung des Pendlerverkehrs gibt es?
11. Welche Möglichkeiten bestehen, den aus Schleswig-Holstein kommenden Pendlerverkehr so zu lenken, dass der Verkehrsfluss nicht über die Langenhorner Chaussee erfolgt?
12. Welche Bedeutung hat in diesem Zusammenhang die Zeppelinstraße (B 433) bei der Lenkung der Verkehrsströme?

Carmen Wilckens, Martin Bill, Kai Elmendorf, René Gögge, Sabine Liebe, Michael Schilf, Thorsten Schmidt, Ulrike Sparr, Michael Werner-Boelz  
GAL-Fraktion

#### **Antwort der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation:**

Zu 1.:

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beteiligt.

Zu 2.:

Die FHH hatte im Planfeststellungsverfahren keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Umbaumaßnahme vorgebracht. Die Stadt Norderstedt und die FHH waren sich einig, dass mindestens zeitgleich der Ausbau der Niendorfer Straße (Anschluss an die Umgehung Fuhlsbüttel) und des Knotenpunktes Niendorfer Straße / Ohechaussee erfolgen soll. Diese Maßnahme wurde bereits umgesetzt.

Zu 3.:

Der der Planfeststellung zu Grunde liegende Verkehrsentwicklungsplan 2020 der Stadt Norderstedt prognostiziert 29.600 bis 30.300 Kfz/24h auf der Langenhorner Chaussee (gegenüber 27.400 Kfz/24h im Bezugsjahr 2000). Die Prognosen der Fortschreibung 2007 des Verkehrsentwicklungsplanes 2020 gehen – je nach Planfall, d. h. in Abhängigkeit von den weiteren

durchzuführenden Maßnahmen – von 31.000 bis 36.000 Kfz/24h aus (gegenüber 24.500 Kfz/24h im Analysefall 2004).

Zu 4.:

Der Verkehrsentwicklungsplan 2020 Fortschreibung 2007 wurde von der Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner, Hannover erstellt. Die Verkehrsnachfrage wurde dabei mit dem Verkehrsmodell VISEM ermittelt.

Zu 5.:

Die Langenhorner Chaussee ist in ihrer derzeitigen baulichen Ausgestaltung (zwei überbreite Fahrstreifen) ausreichend dimensioniert, um die oben genannten Verkehrsmengen zu bewältigen.

Zu 6. und 7.:

Entfällt.

Zu 8.:

Bei den Unfällen auf der Langenhorner Chaussee handelt es sich zum größten Teil um Bagatellunfälle wie beispielsweise abgefahrenere Außenspiegel. Verkehrslärm ist in der für eine Hauptverkehrsstraße mit diesem Verkehrsaufkommen üblichen Stärke vorhanden. Ein Handlungserfordernis wird daher nicht gesehen.

Zu 9.a):

Die einstreifige Ausfahrt aus dem Kreisel fädelt in den ebenfalls einstreifigen freien Rechtsabbieger aus Richtung Ohechaussee ein. Hinzu kommt von Norden ein Fahrstreifen aus dem Tunnel. Diese beiden Fahrstreifen gehen – wie auch heute schon – an der Landesgrenze in einen überbreiten Fahrstreifen über, der von versetzt fahrenden Fahrzeugen genutzt wird.

Zu 9.b):

Der Kreisel wird mit den üblichen, die Vorfahrt regelnden Verkehrsschildern versehen. Im Tunnel ist eine solche Regelung nicht erforderlich.

Zu 9.c):

Eine hinreichend sichere Zufahrt zu und Ausfahrt aus dem Wohngebiet ist auch derzeit gewährleistet. Das Rechtsabbiegen ist grundsätzlich möglich und für das Linksabbiegen stehen die Verkehrslücken, welche durch die benachbarten Lichtsignalanlagen erzeugt werden, zur Verfügung. Dies wird auch bei einem höheren Verkehrsaufkommen der Fall sein.

Zu 10.:

Schwerpunkt zahlreicher Überlegungen ist die Verlagerung des privaten Kfz-Verkehrs auf den Umweltverbund (Bus/Bahn + Fahrrad + Zufußgehen). Mit der U-Bahn-Linie U1 besteht ein qualitativ hochwertiges Angebot parallel zur Langenhorner Chaussee.

Zu 11. und 12.:

Mit dem Streckenzug Ohechaussee (B 432) – Niendorfer Straße – Umgehung Fuhlsbüttel (B 433) wird den auf das Kfz angewiesenen Pendlerinnen und Pendlern eine auf Hamburger Gebiet gut ausgebaute Alternative in Richtung Innenstadt angeboten.

Anlage/n:

ohne Anlagen