

TOP 4.1
23.06.2003

Beschluss des Ortsausschusses vom 05.03.2003
Zukünftige Verkehrsführung im Bramfelder Ortskern

Die Tiefbauabteilung Wandsbek nimmt in Abstimmung mit der Stadtplanungsabteilung, der Straßenverkehrsbehörde - PK 36 – und der Hamburger Hochbahn wie folgt Stellung:

- Zu 1.: Eine Schließung der Nordseite des Bramfelder Dorfplatzes hätte zur Folge, dass der Busverkehr der Linien 37, 118 und 173 über die zu öffnende Herthastraße abgewickelt werden müsste. Dafür müssten 5 Busbereitstellungsplätze in der Herthastraße/Ecke Heukoppel (vor dem Karstadtgebäude) geschaffen werden.
Dieses wird aus stadtplanerischer Sicht abgelehnt, da sich gerade dieser Bereich der Herthastraße einer Aufwertung unterziehen soll. Insofern könnte eine Schließung der nördlichen Fahrbahn nur für den allgemeinen Fahrzeugverkehr unter Aufrechterhaltung des dort vorhandenen Busbetriebs in Frage kommen.
- Zu 2.: Eine Einbahnstraßenregelung in diesem Bereich kann nicht akzeptiert werden, da dadurch der Verkehr aus der Straße Eilernerck bzw. Heukoppel in Richtung Bramfelder Chaussee auf die Herthastraße und Mützendorpsteed verlagert werden würde und somit der Attraktivitätssteigerung in der Herthastraße entgegensteht bzw. die Straße Mützendorpsteed als Schulanmarschweg zusätzlich belasten würde. Insofern ist der Zweirichtungsverkehr im Bereich Bramfelder Dorfplatz zwingend aufrecht zu erhalten.
- Zu 3.: Keine Veränderung (s. Pkt. 2).
- Zu 4.: Die Einrichtung eines Kreisverkehrs wird an dieser Stelle nach einer Vorprüfung für nicht sinnvoll gehalten, da es sich hier um sehr ungleiche Verkehrsbelastungen der zulaufenden Straßenabschnitte handelt und zudem noch eine private Ein-/Ausmündung (Karstadt) mit angebunden werden müsste. Grundsätzlich ist ein Kreisverkehr ein probates Mittel, den Verkehrsfluss in Knotenbereichen leistungsfähiger machen. An dieser Stelle besteht jedoch dafür kein Grund und er würde möglicherweise zu einer weiteren ungewollten Zunahme des Verkehrs im Mützendorpsteed führen.

- Zu 5.: Ein Durchbruch der Herthastraße nördlich der Marktfläche für den allgemeinen Verkehr stünde den unter 1. genannten städtebaulichen Intensionen der Attraktivitätssteigerung gerade dieses Straßenabschnittes im Wege.
- Zu 6.: Die Herthastraße zur Einbahnstraße in Richtung Westen umzufunktionieren würde weiträumig zur Verlagerung von Verkehrsströmen führen und wird daher nicht befürwortet. Insbesondere der Wohnbereich Erntingweg mit hoher Wohndichte könnte nur über den Bramfelder Dorfplatz bzw. Ellerneck und dann über den geöffneten Bereich Herthastraße angefahren werden und hier zu einer deutlich höheren Belastung des Verkehrs führen. Der Erntingweg muss auch künftig auf kurzem Wege von der Bramfelder Chaussee über die Herthastraße erreicht werden können.
- Zu 7.: Dieser Bereich sollte im Zusammenhang mit der generellen Neugestaltung des Bramfelder Ortskerns betrachtet und bis dahin zurückgestellt werden. Dennoch besteht auch hier die planerische Absicht vorab, mindestens die zzt. vorhandene Abtrennung der Nebenfahrbahn durch die langgezogene Mittelinsel aufzuheben und möglicherweise auch die Parkstände von der Schrägaufstellung in Senkrechtaufstellung umzuwandeln. Kurzfristig stehen allerdings dafür keine Haushaltsmittel zur Verfügung.

Zu 8.: Siehe Ausführungen zu Pkt. 6.

Ergänzend hierzu teilt die Behörde für Bau und Verkehr folgendes mit:

Zur Zeit laufen Planungen für eine U 4 Bramfeld – Barmbek – Berliner Tor – HafenCity. Wie die Lage der Ausgänge der Haltestelle Bramfelder Dorfplatz sein wird, kann heute noch nicht gesagt werden. Außerdem werden die in Bramfeld verkehrenden Buslinien auf diese Haltestelle ausgerichtet und z.T. neu zugeschnitten werden. Aus diesem Grunde sind erneute Änderungen am Bramfelder Dorfplatz zurzeit nicht ratsam. In diesem Zusammenhang wird auf die 1998 durchgeführten Umbaumaßnahmen am Bramfelder Dorfplatz zur Verbesserung des ÖPNV hingewiesen. Wegen der hohen Busfrequenzen am Bramfelder Dorfplatz bestehen gegen die Planabsichten erhebliche Bedenken.

Da darüber hinaus für die angedachten Maßnahmen in der Mittelfristigen Finanzplanung kein Geld vorhanden ist, empfiehlt die Behörde für Bau und Verkehr um Zurückstellung von Aktivitäten.

Der Ausschuss wird um Kenntnisnahme gebeten.

Zukünftige Verkehrsführung im Bramfelder Ortskern

Der HVV nimmt in Abstimmung mit der Hamburger Hochbahn wie folgt Stellung:

Der Bramfelder Dorfplatz stellt einen wichtigen Knotenpunkt in unserem Busliniennetz dar. Hier verkehren die MetroBus-Linie 8, die SchnellBus-Linie 37, die StadtBus-Linien 118, 173 und 277 und die NachtBus-Linie 617. Für die SchnellBus-Linie 37 ist der Bramfelder Dorfplatz Linienend- und -anfangspunkt. Darüber hinaus haben die Linien 118, 173 und 277 Teilbetriebe, die ebenfalls am Dorfplatz beginnen bzw. enden. An den Haltestellen steigen pro Werktag mehr als 7.000 Fahrgäste ein- und aus.

Zur Bereitstellung der Fahrzeuge stehen derzeit fünf Überliegepositionen zur Verfügung. Diese Anzahl von Bus-Stellplätzen muss auch nach einem Umbau des Dorfplatzes wieder hergerichtet werden. Nach dem vorgelegten Konzept wären diese Plätze in der Herthastraße anzuordnen.

Ob eine Einrichtung von Einbahnstraßenregelungen oder die Anordnung von Kreisverkehren möglich ist, vermögen wir nicht zu beurteilen, da wir keine Kenntnis über das gesamte Verkehrsaufkommen im Einzugsbereich des Dorfplatzes haben.

Grundsätzlich können aber nach unserer Meinung neue Haltestellenlagen in direkterer Zuordnung zu den Geschäften im Bereich der Herthastraße die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs aber auch der Einkaufsmöglichkeiten am Bramfelder Dorfplatz weiter verbessern. Von daher sollte nach unserer Meinung – auch unabhängig von einem Umbau des Dorfplatzes – die Einrichtung von Bushaltestellen im Einmündungsbereich Bramfelder Chaussee / Herthastraße geprüft werden.

Der Ausschuss wird um Kenntnisnahme gebeten.