



# Hauptverkehrsstraßen in Hamburg

## - Kriterienraster als Entscheidungsgrundlage -

### 1. Klassifizierung des Hamburger Straßennetzes

Aufgrund des Senatsbeschlusses vom 28. Juni 2005 hat der Senat der Bürgerschaft mit der Drucksache 18/2498 folgende Grundsätze mitgeteilt:

- Die Einteilung des Straßennetzes (ohne Bundesfernstraßen) wird auf 2 Kategorien beschränkt (Hauptverkehrsstraßen und Bezirksstraßen).
- Die jeweils für die Kategorie zuständige Behörde übernimmt die durchgängige Gesamtverantwortung für Planung, Bau und Unterhaltung der Straße.
- Für Bundesautobahnen, Bundesfernstraßen sowie Hauptverkehrsstraßen ist die BSU vollen Umfanges verantwortlich.
- Für Bezirksstraßen sind die Bezirksämter vollen Umfanges verantwortlich, die dabei aber generelle Vorgaben der BSU zu beachten haben.

Die konkrete Zuordnung von einzelnen Straßen in die Zuständigkeit der jeweiligen Bezirksämter bzw. der Fachbehörde wird grundsätzlich gemeinsam von der BSU und den Bezirksämtern an Hand des nachfolgenden Kriterienrasters als Entscheidungsgrundlage vorgenommen.

### 2. Definition von Kriterien für Hauptverkehrsstraßen

Die Hauptverkehrsstraßen in Hamburg bilden ein hierarchisch aufgebautes, in sich einheitliches und plausibles Grundnetz, das folgenden Kriterien genügt:

- Gewährleistung der Funktionstüchtigkeit aus gesamthamburgischer Interessenslage
- Abwicklung des übergeordneten Verkehrs durch Bündelung auf leistungsfähig ausgebauten Straßen
- Leistung der Hauptverkehrsarbeit mit relativ hohen Verkehrsbelastungen
- Stadtteilverbindungsfunktion zur Abwicklung großräumiger Verkehre
- Verknüpfung mit den (klassifizierten) Umlandstraßen
- Berücksichtigung von Sonderfunktionen  
(Netz von Schwerlast- und Großraumtransporten, Gefahrguttransporte, Umleitungsstrecken BAB, Militärisches Grundnetz)
- herausragende Bedeutung der verkehrlichen Aspekte Netzzusammenhang, Verfügbarkeit, Sicherheit, Leistungsfähigkeit, Schnelligkeit und LSA-Koordinierung
- Rückgrat zur zuverlässigen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs
- hohe Bedeutung zur Abwicklung des straßengebundenen ÖPNV
- ergänzende Netzfunktionen und Lückenschlüsse.

### 3. Bewertung anhand von quantitativen und qualitativen Indikatoren

Das oben hergeleitete Kriterienraster ist zur fachgerechten Beurteilung der Einstufungen in die unterschiedlichen Netzkategorien einer möglichst weitgehenden Quantifizierung unterzogen worden. Die im Folgenden genannten Werte definieren Bandbreiten für eine Abwägung und Entscheidung im jeweiligen Einzelfall:

- **Hauptverkehrsarbeit:** Eine Verkehrsbelastung von 15. -20.000 Kfz pro Tag ist ein Indiz bzw. ein Wert > 20.000 Kfz/Tag ein gewichtiges Indiz für eine Hauptverkehrsstraße; als unstrittig gelten Werte >24.000 Kfz/Tag.
- **Wirtschaftsverkehr:** Eine Belastung durch Schwerverkehr von 500 – 1.000 Kfz pro Tag ist ein Indiz bzw. über 1.000 ein gewichtiges Indiz für eine Hauptverkehrsstraße.
- **ÖPNV:** Eine Belastung durch Linienbusse von über 200 ist ein gewichtiges Indiz für eine Hauptverkehrsstraße; eine Nutzung durch Metro-Buslinien gilt als herausragendes Merkmal; als unstrittig gelten Werte über 400 Linienbusse pro Tag.

Darüber hinaus sind weitere Kriterien zusätzlich in die Abwägung einzubeziehen:

- Bestandteil eines Sondernetzes für Großraum- und/oder militärische Transporte bzw. BAB-Umleitungen;
- Anbindung des großräumigen Umlandverkehrs durch Verknüpfung mit Landes- bzw. Kreisstraßen;
- Bestandteil der geplanten adaptiven Netzsteuerung von Lichtsignalanlagen.