

Hamburg, den 12.03.2018

An BIS/VD 5

Betr.: Zulieferung der Grundlagen zur Beantwortung von ADFC-Anträgen

Stellungnahme der BWVI zu folgenden Aspekten:

1. Aktuelle Verkehrsbelastung
2. Ausführliche Beschreibung der Verkehrsbedeutung für den Gesamtverkehr
3. Berechnung gem. RLS-90 bezogen auf den Wohnort des Petenten
4. Auswirkung verkehrsbeschränkender Maßnahmen auf ÖPNV und Wirtschaftsverkehr
5. Angaben zur Veränderung im Umfeld durch möglicherweise eintretende Verdrängung

Antrag: Palmaille 35

1. Aktuelle Verkehrsbelastung

Straße	Bezirk	Eingang Antrag BWVI	Verkehrsbelastung Kfz (Tagesverkehr, 24 h, SV-Anteil <3,5 zul. GG)	Zählung vom	Zählart
Palmaille	Altona	28.08.2017	Palmaille östlich Max-Brauer-Allee: 22.600 (3%) (gestört: Sperrung Lesingtunnel)	21.02.2017	Tageszählungen
			Palmaille östlich Max-Brauer-Allee: 26.100 (4%)	18.05.2006	

2. Ausführliche Beschreibung der Verkehrsbedeutung für den Gesamtverkehr

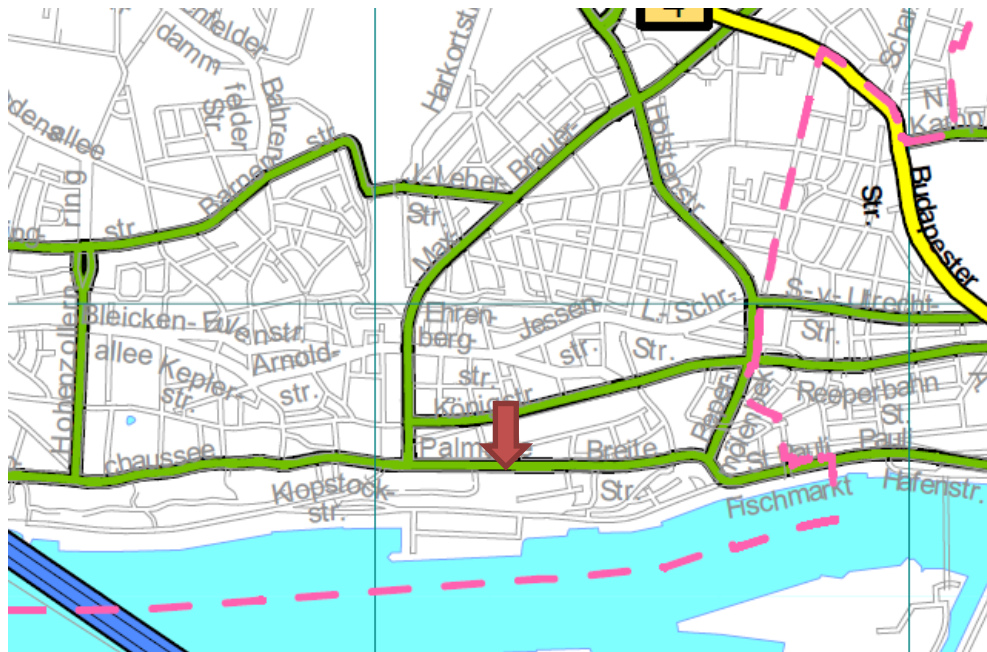
Die Palmaille im Bezirk Altona ist eine Teilstrecke im Netz der Hauptverkehrsstraßen. Das Hauptverkehrsstraßennetz ist für die Abwicklung des übergeordneten Verkehrs mit Stadtteilverbindungsfunktion durch Bündelung auf leistungsfähige Straßen ausgebaut. Es bildet das Rückgrat zur zuverlässigen Abwicklung des Kfz-Verkehrs, insbesondere des Wirtschaftsverkehrs und des straßengebundenen ÖPNV.

Weitere verkehrliche Anforderungen sind Netzzusammenhang, Verfügbarkeit, Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit.

Die Palmaille ist die südlichste Hauptverkehrsstraße zwischen der Hamburger Innenstadt und dem Altonaer Zentrum sowie den Quartieren entlang der Elbe.

Gemeinsam mit der St. Pauli Hafenstraße, der Breiten Straße und der Elbchaussee stellt sie eine wichtige Ost-West-Verbindung dar. Sie erschließt die umliegenden

Wohngebiete und das Umfeld des Gebietes Elbstrand/Neumühlen. Die Straße hat einen alleeartigen Charakter mit überwiegend geschlossener Bauweise.



Auszug aus dem Grundnetz der Hauptverkehrsstraßen und Bundesautobahnen (Stand 15. April 2015)

3. **Berechnung gem. RLS-90 bezogen auf den Wohnort des Petenten**
s. Anlage
4. **Auswirkung verkehrsbeschränkender Maßnahmen auf ÖPNV und Wirtschaftsverkehr**
 - 4.1. **Auswirkungen auf den ÖPNV**

Grundlegende Auswirkungen verkehrsbeschränkender Maßnahmen auf den ÖPNV werden zusammenfassend in Anlage 2 durch den HVV/die HOCHBAHN beschrieben.

Betroffene Buslinien: 111, 288

Hinweis: Linie 288 ist auch von einem gleichartigen Antrag in der Barnerstraße betroffenen

Annahme: Fahrzeitverlängerung von einer Minute pro Fahrt

Die StadtBuslinie 288 befährt die Palmaille von West nach Ost in einer Richtung. Der Mehrzeitbedarf würde auf dem Streckenabschnitt Rathaus Altona – Behnstraße eingefügt. In direkter Folge verschieben sich die Abfahrtszeiten auf dem folgenden Streckenabschnitt über Bf. Altona bis zum Pflegezentrum Lutherpark um eine Minute. Hierdurch werden am Nachmittag an der dortigen Endhaltestelle die bisher auf die Lenk- und Ruhezeiten anrechenbaren Lenkzeitunterbrechungen auf unter 10 Minuten sinken

und sind somit nicht mehr anrechenbar. Zudem wird eine abendliche Verknüpfung von Hin- und Rückfahrt (19:06 auf 19:07) nicht mehr möglich sein.

Betrieblich wird dies den Einsatz zusätzlicher Personale und u.U. auch eines Busses bedeuten, um den gesetzlichen Anforderungen Lenk- und Ruhezeiten wieder gerecht zu werden sowie die Fahrplanlagen beibehalten zu können.

Die Stadtbuslinie 111 befährt diesen Abschnitt im planmäßigen Umleitungsfall während des Hamburger Fischmarkts dementsprechend am Sonntag mit einzelnen Fahrten. Die Pläne sind hier auf den Feiertagsfall ohne die (kürzere) Umleitung ausgelegt, so dass eine Fahrzeitverlängerung hier nur geringe Auswirkungen hat.

Fazit:

Dieser Antrag wird von der VHH wegen der sicher eintretenden Gefahr erheblicher Qualitäts- und Attraktivitätseinbußen sowie deutlicher betrieblicher Nachteile auf der Linie 288 abgelehnt.

Die Auswirkungen auf die Linie 111 sind gering, so dass die Hochbahn in diesem Abschnitt einer Einführung von Tempo 30 zustimmen könnte.

4.2. Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr:

a) Maßnahme Temporeduktion:

Aufgrund der innerstädtischen zentralen Lage sind diverse Hauptverkehrs- und Bezirksstraßen als Alternativrouten möglich, wobei nicht davon ausgegangen werden kann, dass weite Umwege für den Wirtschaftsverkehr rentabel wären um einen Abschnitt mit reduziertem Tempo zu umfahren.

b) Maßnahme Durchfahrtbeschränkung:

Straßen sind in ihrer Funktion grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern zum Allgemeingebrauch gewidmet. Sollte es sich um Quell- und Zielverkehr handeln gibt es kaum alternative Routen. Eine Durchfahrtbeschränkung würde zu Verdrängungen des Verkehrs in andere, ebenfalls hoch belastete Hauptverkehrsstraßen und das nachgeordnete Netz und aller Wahrscheinlichkeit nach zu Fahrzeitverlusten für den Wirtschaftsverkehr führen.

5. Angaben zur Veränderung im Umfeld durch möglicherweise eintretende Verdrängung

Sollte es in diesem Abschnitt zu verkehrsbeschränkenden Maßnahmen kommen, ist davon auszugehen, dass sich Teile des Verkehrs auf Bezirksstraßen und Wohnsammelstraßen in unmittelbarer Nähe verlagern werden. Dennoch ist es unwahrscheinlich, dass sich der MIV dauerhaft auf eine andere Route verlagert, da der Straßenzug Risser Landstraße/Elbchaussee/Palmaille/Hafenstraße eine wichtige Ost-West-Verbindung entlang der Elbe darstellt.