Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Amt für Verkehr und Straßenwesen
Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung VE 2

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: Elbchaussee 161

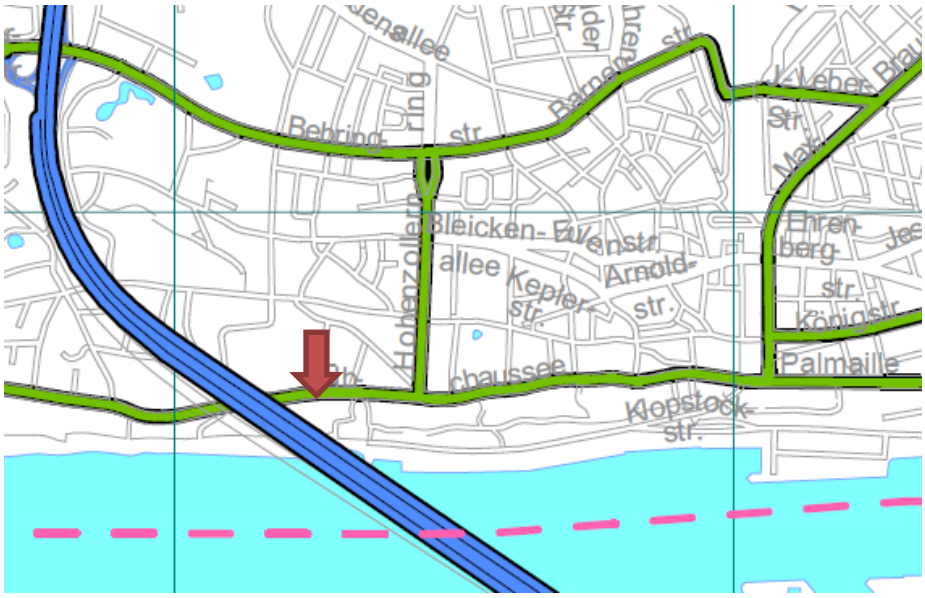
1. Aktuelle Verkehrsbelastung

Straße	Bezirk	Eingang Antrag BWVI	Verkehrsbelastung Kfz (Tagesverkehr, 24 h, SV-Anteil <3,5 zul. GG)	Zählung vom	Zählart
Elbchaussee	Altona	04.09.2017	Elbchaussee westlich Rulantweg: 22.900 (4%)	08.09.2011	Tageszählung

2. Ausführliche Beschreibung der Verkehrsbedeutung für den Gesamtverkehr

Die Elbchaussee 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 Elbchaussee ist die südlichste Hauptverkehrsstraße zwischen der Hamburger Innenstadt und Blankenese sowie den Quartieren entlang der Elbe. Gemeinsam mit der St. Pauli Hafenstraße, der Breiten Straße und der Palmaille stellt sie eine wichtige Ost-West-Verbindung dar. Sie erschließt die umliegenden Wohngebiete und wird bei guten Wetterbedingungen aufgrund der fußläufigen Erreichbarkeit des Elbstrandes in hohem Ausmaß zum Parken genutzt. Die Straße ist durch überwiegend offene Bauweise geprägt.
Als überregionale Hauptverkehrsstraße ist sie für den Durchgangsverkehr u.a. auch aufgrund fehlender Alternativrouten von großer Bedeutung;.



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.

<u>Betroffene Buslinien: 36, E86</u>

Ganztags (0-24 Uhr) befahren diesen Abschnitt insgesamt 362 Linienbusfahrten. Zwischen 22 und 6 Uhr verkehren in diesem Abschnitt insgesamt 12 Fahrten. HVV und HOCHBAHN planen, diesen Bereich mit einer zusätzlichen, zuschlagfreien StadtBus-Linie (voraussichtlich ab 9.12.2018) zu erschließen.

Die Eilbuslinie E86 verbindet den Fähranleger in Teufelsbrück mit dem Bahnhof in Altona. Diese Linie verkehrt in den Hauptverkehrszeiten in einem 4-Minuten-Takt und bedient ausschließlich die beiden oben genannten Haltestellen.

Bei Einführung von Tempo 30 in diesem Abschnitt können vorhandene Anschlussbeziehung durch notwendige Fahrzeitverlängerungen nicht mehr aufrecht gehalten werden. Dies führt zu längeren Reisezeiten der ÖPNV-Fahrgäste und somit zu einem verschlechterten Angebot. Aufgrund des dichten Taktes ist ein zusätzlicher Fahrzeugbedarf sehr wahrscheinlich. Zusätzlicher Fahrzeugeinsatz ist - neben den Kosten für das Verkehrsunternehmen - auch stets mit zusätzlichen Emissionen verbunden.

Fazit:
Die Auswirkungen sind sehr hoch, so dass die Hochbahn einer Einführung von Tempo 30 hier strikt ablehnt.

4.2. Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr:

a) Maßnahme Temporeduktion:
Dem Wirtschaftsverkehr stehen keine Alternativrouten bzw. Ausweichmöglichkeiten zur Verfügung, um diesen Abschnitt der Elbchaussee mit reduziertem Tempo zu umfahren. Umwege werden vom Wirtschaftsverkehr hier nicht gefahren.

b) Maßnahme Durchfahrtbeschränkung:
Straßen sind in ihrer Funktion grundsätzlich allen Verkehrsteilnehmern zum Allgemeingebrauch gewidmet. Sollte es sich um Quell- und Zielverkehr handeln gibt es keine alternative Route. Eine Durchfahrtbeschränkung hätte für den Wirtschaftsverkehr gravierende Auswirkungen (Zeitverluste).

5. Angaben zur Veränderung im Umfeld durch möglicherweise eintretende Verdrängung

zu a) Es werden keine nennenswerten Verdrängungen erwartet.

zu b) Sollte es in diesem Abschnitt zu verkehrsbeschränkenden Maßnahmen kommen, sind hier durch das hohe Verkehrsaufkommen im umliegenden Netz der Bezirks- und Hauptverkehrsstraßen gravierende Verkehrsprobleme zu erwarten.