

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: Reventlowstraße 49

1. Aktuelle Verkehrsbelastung

Straße	Bezirk	Eingang Antrag BWVI	Verkehrsbelastung Kfz (Tagesverkehr, 24 h, SV-Anteil <3,5 zul. GG)	Zählung vom	Zählart
Reventlowstraße	Altona	18.09.2017	Reventlowstraße nordwestlich Got-torpstraße: 14.200 (4%)	16.11.2017	Tageszählung

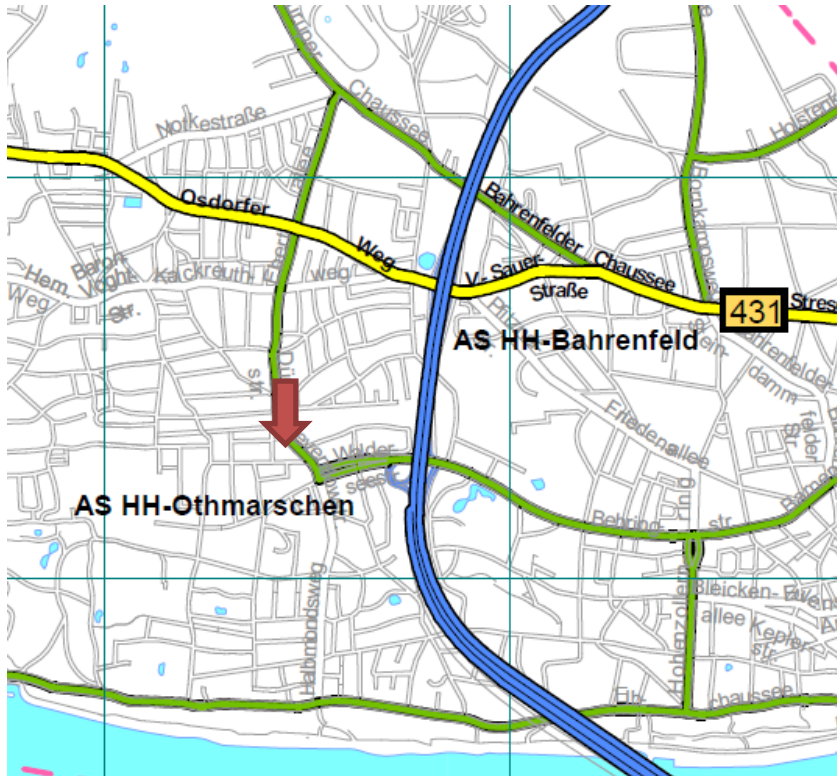
2. Ausführliche Beschreibung der Verkehrsbedeutung für den Gesamtverkehr

Die Reventlowstraße 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 verkehrlichen Anforderungen sind Netzzusammenhang, Verfügbarkeit, Sicherheit, Leistungsfähigkeit und Schnelligkeit.

Die Reventlowstraße dient als Distributor des Verkehrs zu und von der Bundesautobahn 7 (AS HH-Othmarschen) sowie aus Altonas Zentrum via der Barnerstraße/Behringstraße. Es handelt sich um eine wichtige Hauptverkehrsstraße zur Anbindung der Stadteile Othmarschen und Gross Flottbek an das Bundesfernstraßennetz (A7 und B431). Als Hauptverkehrsstraße erfüllt sie außerdem eine Sonderfunktion als Umleitungsstrecke für die Bundesautobahn 7.

Weiterhin dient die Reventlowstraße als Erschließungsstraße und bündelt den Verkehr aus den einfließenden Wohnsammelstraßen. Mit der zukünftigen Entwicklung

von Gebieten nördlich der Reventlowstraße (z.B. der Trabrennbahn Bahrenfeld), könnte diese Hauptverkehrsstraße zusätzliche an Bedeutung gewinnen.



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: 1, 15, 286, 601

Hinweis: Linie 1 ist auch von einem gleichartigen Antrag in der Behringstraße betroffen

Hinweis: Linie 15 ist auch von zwei gleichartigen Anträgen in der Hallerstraße sowie in der Bernadottestraße betroffen

Hinweis: Linie 601 ist auch von zwei gleichartigen Anträgen in der Sülldorfer Landstraße sowie und in der Behringstraße betroffen

Annahme: Fahrzeitverlängerung von einer Minute pro Fahrt

Die MetroBuslinie 1 befährt die Reventlowstraße in beiden Richtungen tagsüber alle zehn Minuten. Der Mehrzeitbedarf würde auf dem Streckenabschnitt S-Othmarschen – Röpers Weide eingefügt. Die Ankunft am Bf. Altona erfolgt eine Minute später, die Abfahrt eine Minute früher. Da die Verweildauer am Bf. Altona bereits nur 8 Minuten beträgt, wird der mögliche Puffer zum Ausgleich von Verspätungen weiter dezimiert. Es besteht die Gefahr, dass Verspätungen mit in die Folgefahrt getragen werden können, die Fahrplanstabilität leidet.

Die MetroBuslinie 15 befährt die Reventlowstraße in beiden Richtungen tagsüber alle 20 Minuten. Der Mehrzeitbedarf würde auf dem Streckenabschnitt S-Othmarschen – Emkendorfstraße eingefügt. Die Ankunft an S-Othmarschen erfolgt eine Minute später, die Abfahrt eine Minute früher. Da die Verweildauer in Othmarschen bereits zeitweise nur drei Minuten beträgt, wird der mögliche Puffer zum Ausgleich von Verspätungen weiter dezimiert. Es besteht die Gefahr, dass Verspätungen mit in die Folgefahrt getragen werden können, die Fahrplanstabilität leidet.

Weiterhin werden vor allem in der morgendlichen Hauptverkehrszeit bisherige Fahrtenverknüpfungen im Bereich Othmarschen/Reventlowstraße nicht aufrecht erhalten werden können. Durch die Lage der vorhergehenden Fahrt erreichen die Busse des Verstärkerbetriebes auf der 15 die Anfangshaltestelle Reventlowstraße erst unmittelbar zur Abfahrtszeit. Bei einer Verlängerung der Dauer der erforderlichen Leerfahrt von S-Othmarschen zur Haltestelle Reventlowstraße können diese Verknüpfungen nicht aufrecht erhalten und nur unter Einsatz von zusätzlicher Dienstplanzeit (sowie ggf. eines zusätzlichen Busses/Dienstes) kompensiert werden. Gleichzeitig ist zu erwarten, dass es durch dann eintretende Wartezeiten von Bussen zu Platzengpässen im genannten Bereich kommen wird, da sowohl an S Othmarschen nicht ausreichende sowie an der Haltestelle Reventlowstraße keine Platzkapazitäten vorhanden sind.

Die StadtBuslinie 286 befährt die Reventlowstraße in beiden Richtungen tagsüber alle 30 Minuten. Der Mehrzeitbedarf würde auf dem Streckenabschnitt S-Othmarschen – Emkendorfstraße eingefügt. Da die 286 an ihrem Linienendpunkt Trabrennbahn Bahrenfeld (und auch in Rissen) bereits heute schon ohne Zeitpuffer die Rückfahrt aufnimmt, bewirkt eine Fahrzeitverlängerung, dass das derzeitige Fahrplankonzept so nicht mehr haltbar ist. Ein Verschieben von Fahrplanlagen bewirkt unmittelbar das Auseinanderbrechen von Fahrtenverknüpfungen. Die Fahrplanlagen lassen sich nur unter Einsatz zusätzlicher Ressourcen (Fahrzeug und Personale) aufrecht erhalten. Zudem ist die Linie mit ihrem Fahrplan auf den Fähranschluß an Teufelsbrück ausgerichtet, der bei der Fahrplangestaltung von hoher Wichtigkeit ist (u.a. AIRBUS-Verkehr).

Die NachtBuslinie 601 befährt die Reventlowstraße in beiden Richtungen. Der Mehrzeitbedarf würde auf dem Streckenabschnitt S-Othmarschen – Röpers Weide eingefügt. Hier muss eine sehr genaue Abwägung erfolgen, wie Fahrplanlagen geschoben werden müssen, da die Linie 601 teilweise minutengleiche Verknüpfungen an Trabrennbahn Bahrenfeld zur Linie 602 und am Bf. Altona zur Linie 600 hat. Einige Fahrten der 601 stellen auch Anschlüsse zu den letzten bzw. ersten Fahrten der S1 in Wedel und Blankenese her, die massiv Gefahr laufen dann nicht mehr gehalten wer-

den zu können. Gerade diese Fahrten sind für Berufstätige mit Arbeitszeiten in Tagesrandlagen von höchster Wichtigkeit.

Es ist davon auszugehen, dass einer dieser Anschlüsse aufgegeben werden muss, was im Nachtbereich dann zu Wartezeiten bis zu 30 Minuten führt oder im ungünstigsten Falle keine Fahrmöglichkeit im angemessenen Zeitintervall zur Verfügung steht.

Fazit:

Dieser Antrag wird von der VHH wegen Auswirkungen auf nicht weniger als vier Buslinien - davon zwei Metrobuslinien – sowie der sicher eintretenden Gefahr erheblicher Qualitäts- und Attraktivitätseinbußen sowie deutlicher betrieblicher Nachteile auf den Linien 15, 286 und der 601 abgelehnt.

4.2. Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr:

a) Maßnahme Temporeduktion:

Aufgrund der geringen Verfügbarkeit alternativer Hauptverkehrs- und Bezirksstraßen in Nord-Süd-Richtung in diesem Gebiet, kann nicht davon ausgegangen werden, 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. Weiterhin würde die Funktionalität als Zubringer zur AS HH-Othmarschen der Bundesautobahn 7 für den Wirtschaftsverkehr stark eingeschränkt werden.

5. Angaben zur Veränderung im Umfeld durch möglicherweise eintretende Verdrängung

Sollte es in diesem Abschnitt zu verkehrsbeschränkenden Maßnahmen kommen, ist davon auszugehen, dass sich der Verkehr – vor allem von und zur Bundesautobahn 7 – auf andere Hauptverkehrs- und Bezirksstraßen verlagern wird. Westlich der Bundesautobahn 7 sind keine weiteren Straßen in den Stadtteilen Othmarschen und Gross Flottbek als Hauptverkehrsstraßen ausgewiesen, was zu einer Verdrängung auf die nördliche gelegene Bundesstraße 431 (Osdorfer Weg/Von-Sauer-Straße/Stresemannstraße) zur Folge haben könnte. Mit den bereits in Planung befindlichen Entwicklungen rund um die hoch belastete Bundesstraße 431, wird diese bereits dadurch Subjekt eines erhöhten Verkehrsaufkommens werden.