

Frageliste Nr. 1 der Steilshooper Bürgerinnen und Bürger zur U5

Folgende Detailfragen stellen sich schon jetzt hinsichtlich der Planung für die U5:

1. Welche Mehr- oder Minderkosten gegenüber der vorliegenden Planung würden sich für die Baumaßnahme der U-Bahn nach Bramfeld ergeben, wenn von Hartzloh statt zum New-York-Ring zum Bahnhof Barmbek mit Einfädelung in Richtung Dehnhaide gefahren würde?
2. Welcher Anteil entfällt dabei auf den unter anderem wegfallenden Abschnitt Sengelmannstraße – New-York-Ring?
3. Welche jährlichen Mehr- oder Minderkosten gegenüber der vorliegenden Planung würden sich für den Betrieb der U-Bahn nach Bramfeld ergeben, wenn von Hartzloh statt zum New-York-Ring zum Bahnhof Barmbek mit Einfädelung in Richtung Dehnhaide gefahren würde?
4. Welcher Anteil entfällt dabei auf den unter anderem wegfallenden Abschnitt Sengelmannstraße – New-York-Ring?
5. Welche Mehr- oder Minderkosten gegenüber der vorliegenden Planung würden sich für die Baumaßnahme der U-Bahn nach Bramfeld ergeben, wenn von Hartzloh statt zum New-York-Ring nach Süden mit Einfädelung in die U3 nördlich des Hardorffswegs in Richtung US-Barmbek gefahren würde?
6. Welche jährlichen Mehr- oder Minderkosten gegenüber der vorliegenden Planung würden sich für den Betrieb der U-Bahn nach Bramfeld ergeben, wenn von Hartzloh statt zum New-York-Ring nach Süden mit Einfädelung in die U3 nördlich des Hardorffswegs in Richtung US-Barmbek gefahren würde?
7. Welche Mehrkosten im Bereich Bau und Betrieb würden sich durch eine zusätzliche U-Bahn-Station im Bereich des Borchertings ergeben?
8. Welche Mehrkosten im Bereich Bau und Betrieb würden sich durch der Ersatz der derzeit geplanten U-Bahn-Station Steilshoop durch zwei Halte im Bereich des Borchertings und des Alfred-Mahlau-Wegs ergeben?
9. Welche Möglichkeiten für eine Bedienung von Steilshoop mit einer dritten U-Bahn-Station (im Westen von Neusteilshoop oder am Appelhof) wurden mit welchem Ergebnis geprüft?
10. Welche Reisezeiten zwischen Steilshoop und dem Hauptbahnhof ergeben sich bei der geplanten Führung, bei einer Verlängerung der U3 Hauptbahnhof – Mundsburg - Barmbek nach Steilshoop mit Ausfädelung am Bahnhof Barmbek und bei einer Verlängerung der U3 Hauptbahnhof – Mundsburg – Barmbek mit Ausfädelung nördlich des Hardorffswegs?
11. Welche Anpassungen im Busnetz werden der Kosten-Nutzen-Analyse zu Grunde gelegt (bitte mit genauer Linienführung und Taktung nach Verkehrszeiten)?
12. Wir bitten um Darstellung der der Kosten-Nutzen-Analyse für die Teilstrecke Bramfeld – New-York-Ring zugrundeliegenden Reisezeiten, Takthäufigkeiten (nach Verkehrszeiten gegliedert) und Umsteigehäufigkeiten für folgende Verbindungen:
 1. Borcherting – Hauptbahnhof Süd
 2. Gründgensstraße West – Hauptbahnhof Süd
 3. Alfred-Mahlau-Weg – Hauptbahnhof Süd
 4. Borcherting – US- Barmbek
 5. Gründgensstraße West – US-Barmbek

6. Alfred-Mahlau-Weg – US-Barmbek
 7. Borcherting – New-York-Ring
 8. Gründgensstraße West – New-York-Ring
 9. Alfred-Mahlau-Weg - New-York-Ring
 10. Borcherting – U-Farmsen
 11. Gründgensstraße West – U-Farmsen
 12. Alfred-Mahlau-Weg – U-Farmsen
 13. Gründgensstraße West – Borcherting
 14. Borcherting – Heukoppel
 15. Gründgensstraße West – Heukoppel
 16. Alfred-Mahlau-Weg – Heukoppel
 17. Borcherting – U-Wandsbek Markt
 18. Gründgensstraße West – U-Wandsbek Markt
 19. Alfred-Mahlau-Weg – U-Wandsbek Markt
13. Wie sehen die entsprechenden Daten für die genannten Verbindungen im Bestand aus?
14. Welche Reisezeiten hätten sich für die genannten Relationen bei Realisierung der Stadtbahn Bramfeld – U-Kellinghusenstraße ergeben?
15. Wie ist die Verknüpfung zwischen U-Bahn und Bus in Steilshoop geplant (baulich, sachlich)
16. Welche Bauzeit ist für die offene Baugrube im Bereich der künftigen U-Bahn-Station Steilshoop zu erwarten?
17. In den vergangenen Jahren wurde mehrfach über eine Buslinie Borcherting – (Linienweg 7) Alfred-Mahlau-Weg – (Linienweg 617) – US-Barmbek diskutiert, und zwar als Stadtbuslinie mit Halt an allen Haltestellen und als Eilbuslinie mit Halt nur von Borcherting bis Alfred-Mahlau-Weg und in US-Barmbek. Wie lang wären bei Nutzung dieser beiden Linien und der U3 jeweils die Reisezeiten in der HVZ und der NVZ für die Relationen
1. Borcherting – US-Barmbek
 2. Alfred-Mahlau-Weg – US-Barmbek
 3. Borcherting – Hauptbahnhof Süd
 4. Alfred-Mahlau-Weg – Hauptbahnhof Süd
18. Wann wird auf dem neu zu bauenden Abschnitt der U5 erstmals ein Angebot von mehr als 4 Zügen pro Stunde und Richtung geboten. (4 Fahrten pro Stunde und Richtung sind ein Angebot, dass auf U- und S-Bahnlinien in technisch entwickelten deutschen Großstädten ohne Probleme auch mit nicht automatisiertem Betrieb gefahren werden kann).