Hamburger Hochbahn AG · Postfach 10 27 20 · 20019 Hamburg

Koordinierungskonferenz Steilshoop Dr. Martin Kersting Gründgenstraße 22 22309 Hamburg Hamburger Hochbahn AG Steinstraße 20 20095 Hamburg Telefon 040/32 88-0 Telefax 040/32 64 06 hochbahn.de

Sie erreichen uns mit der U1 (Steinstraße) U3 (Mönckebergstraße) und verschiedenen Buslinien (Gerhart-Hauptmann-Platz)

MB/SB

Telefon 040/32 88-5541

Telefax 040/32 88-4752

Datum 31.03.2017

# Antwort auf Ihre Fragen zur Verkehrsanbindung in Steilshoop

Sehr geehrter Herr Dr. Kersting, sehr geehrter Herr Tenten,

wie bei unserem Treffen mit Ihnen und Herrn Schlange am 24. Februar besprochen, erhalten Sie anbei die Stellungnahme der HOCHBAHN zu Ihren Fragen hinsichtlich des Verkehrsangebots in Steilshoop.

## Zu Punkt 1:

Die Fahrplanlage der Linien 26 und 118 hängt nicht nur von der Taktabstimmung in Steilshoop ab. Die Linie 26 hat ihren Aufkommensschwerpunkt zwischen Rahlstedt und Farmsen. Aus diesem Grund wird die Fahrplanlage der Linie 26 primär an den An- und Abfahrtszeiten der U1 in Farmsen ausgerichtet, die der Linie 118 an den An- und Abfahrtszeiten der Linien U1 und U3 in Wandsbek-Gartenstadt.

Aus den oben genannten Gründen und der Fahrtzeit zwischen den Punkten Farmsen bzw. Wandsbek-Gartenstadt und Steilshoop, ist eine optimale Taktergänzung ohne eine Verschlechterung der Fahrplanlage an anderer Stelle nicht möglich. Die kürzlich erfolgte Taktverdichtung der U3 nach Wandsbek-Gartenstadt in der Normalverkehrszeit bietet nun die Möglichkeit für eine neue Festlegung der Fahrplanlage für die Linie 118.

Im Rahmen des kommenden Fahrplanwechsels werden, in Absprache mit dem HVV, auch die Fahrpläne der Linien 26 und 118 überarbeitet. Wir gehen davon aus, dass es dadurch bis Ende dieses Jahres zu Verbesserungen auf diesen Linien kommen wird.

### Zu Punkt 2:

Eine schnelle Verbindung über die Steilshooper Straße würde nicht für eine angemessene Entlastung der Linie 7 sorgen. Als Besipiel möchte ich das Schnellbusnetz nennen, wo durch das Auslassen von Haltestellen meist keine nennenswerten Reisezeitgewinne im Hamburger Verkehrsnetz erreicht werden. Im Rahmen der Radwegeplanung in der Steilshooper Straße werden zudem die Haltestellen der Linie 277 an



den Fahrbahnrand verlegt, sodass auch aus diesem Grund ein schnelleres Vorankommen eines Eilbusses kaum noch möglich sein wird. Eine Eilbuslinie wird daher keine geringeren Reisezeiten als die Linie 277 erreichen können. Eine Eilbuslinie vom Borchertring über das EKZ Steilshoop, Steilshooper Straße nach Barmbek würde demnach in der Hauptverkehrszeit etwa 15 Minuten benötigen. Die Linie 7 benötigt hierfür 19 Minuten, bedient aber auf ihrem Weg das stark nachgefragte Quell- und Zielgebiet im Bereich der Fuhlsbüttler Straße. Eine zusätzliche Eilbusline hätte keine ausgeprägten Vorteile gegenüber der Metrobuslinie 7, die zwar etwas länger unterwegs ist, jedoch aufgrund des Linienweges und der Taktdichte der bezitzt. Zudem ist durch weitere Optimierungen die größere Attraktivität Busbeschleunigungsmaßnahmen eine weitere Verkürzung der Fahrtzeit auf der Linie 7 zu erwarten.

### Zu Punkt 3:

Im Vergleich zu anderen Buslinien im HVV ist die Linie 7 nicht übermäßig stark ausgelastet. Auf der Linie 7 werden an Wochentagen zurzeit zwischen 6:00 und 20:30 Uhr durchgehend Gelenkwagen eingesetzt. Außerhalb dieser Zeiten ist nach der uns vorliegenden Datenlage der Einsatz von Solobussen hinsichtlich der Kapazität vollkommen ausreichend.

Eine Bemessung auf "Sitzplätze" ist im städtischen Busverkehr unter wirtschaftlichen und umweltpolitischen Gesichtspunkten nicht zu vertreten. Durch den Einsatz kleiner Fahrzeuge in den Normal- und Schwachverkehrszeiten wird vielmehr ein Beitrag zur Kosteneffizienz und Minimierung des Schadstoffausstoßes geleistet.

## Zu Punkt 4:

Im Rahmen der Befassung der Bezirksversammlung Wandsbek (Drs. 20-0280) mit diesem Sachverhalt hat die HOCHBAHN aufgrund der Prüfung der Sachlage empfohlen, eine Haltestelle im Bereich des Knotenpunktes Steilshooper Allee/Steilshooper Straße einzurichten.

Abweichend von der ursprünglich vorgesehenen Lage am Standort der Ersatzhaltestelle während der Bauarbeiten wurde jedoch von der HOCHBAHN ein Standort unmittelbar hinter dem Knotenpunkt Steilshooper Allee/Steilshooper Straße in der Steilshooper Straße vorgeschlagen, da die Erfahrung aus dem Betrieb der Ersatzhaltestelle gezeigt hat, dass ein unmittelbares Linksabbiegen von der Haltestelle aus über zwei Fahrstreifen hinweg für einen dauerhaften Busbetrieb nicht zielführend ist.

Am 19.02.2015 befasste sich ebenfalls der Regionalausschuss Bramfeld-Steilshoop-Farmsen-Berne mit der Thematik. Ein Vertreter der Polizei äußerte dabei Bedenken gegenüber den angedachten Maßnahmen. Da nach der uns vorliegenden Aktenlage danach keine Maßnahmen in dieser Sache ergriffen wurden, greifen wir den Hinweis gerne auf und werden auf die zuständigen Stellen zugehen, da wir hier durchaus einen Mehrwert für die kleinräumliche Erschließung durch den ÖPNV sehen.

#### Zur Linie 218:

Die Einrichtung der Sonderlinie 218 erfolgte im Jahr 2014 aufgrund von baulichen Maßnahmen in der Gründgensstraße für einen begrenzten Zeitraum. Hierbei wurden zunächst für ca. 13 Wochen der Fritz-Flinte-Ring und anschließend für ca. 10 Wochen der Edwin-Scharff-Ring im Einrichtungsverkehr bzw. mit



Stichfahrten bedient. An einen temporären und baubedingt veränderten Busverkehr werden regelmäßig geringere Anforderungen an die infrastrukturellen Voraussetzungen gestellt. Für einen dauerhaften Busbetrieb in den Ringstraßen in Steilshoop hingegen sind diese zur Abwicklung eines störungsarmen, pünktlichen und zügigen Linienverkehrs in ihrer Gestaltung derzeit nicht geeignet. Zudem ist der Stadtteil Steilshoop durch die vorhandenen Bushaltestellen in der Gründgensstraße nach VDV-Standards ausreichend erschlossen. Diese Haltestellen werden zudem in attraktiver und dichter Taktfolge bedient.

Bei der Bewertung einer zusätzlichen Buserschließung im nördlichen Bereich des Stadtteils wären Aufwand und Nutzen abzuwägen. Dabei fallen insbesondere die Aufwände zur Anpassung und Neuordnung des Straßenraums, Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen und der dauerhaft zusätzliche Personal- und Fahrzeugbedarf ins Gewicht. Der Nutzen entstünde im Wesentlichen nur für Fahrgäste aus den äußersten Randbereichen des Stadtteils durch etwas kürzere Fußwege zur nächsten Haltestelle. Dieser Nutzen ist dabei jedoch durch die deutlich geringere Attraktiviät einer solchen Buserschließung gegenüber der in dichter Taktfolge verkehrenden Metrobuslinien in der Gründgensstraße zu relativieren. Es verbleibt letztlich nur ein sehr geringer Nutzen bei relativ hohem Aufwand.

Insgesamt ist daher eine zusätzliche Buserschließung aus verkehrlicher Sicht nicht zu empfehlen und wird daher auch weiterhin durch die HOCHBAHN nicht befürwortet.

Wenn Sie noch Fragen haben, melden Sie sich gerne bei mir.

Beste Grüße