

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Carola Veit und Gert Kekstadt (SPD) vom 05.06.18

und Antwort des Senats

Betr.: Busverbindung aus dem Bergedorfer Landgebiet und Rothenburgsort in die Innenstadt

Die Buslinien 120 und 124 verbanden bis Mitte 2017 die Vier- und Marschlande direkt mit dem Hauptbahnhof/ZOB. Aufgrund von Brückenbauarbeiten in der Amsinckstraße enden die Linien nun am S-Bahnhof Rothenburgsort. Für die Nutzerinnen und Nutzer ist das eine erhebliche Einschränkung, zumal die Anschlusssicherheit, insbesondere stadtauswärts, nicht immer gewährleistet ist. Dies hat zu erheblichen Protesten geführt, die unter anderem durch eine Unterschriftensammlung in den Vier- und Marschlanden zum Ausdruck kamen. Zudem wird die Attraktivität der Nahverkehrsnutzung zugunsten des motorisierten Individualverkehrs deutlich eingeschränkt.

Erschwerend kommt hinzu, dass die Rothenburgsort durchfahrende Metro-Bus-Linie 3 – die sogenannte Äquatorbuslinie, die Hamburg als einzige Linie von Osten nach West durchquert – seit dem 17. Juli 2017 geteilt ist und aus beiden Richtungen (Bahrenfeld sowie Rothenburgsort) am Zentralen Omnibusbahnhof endet. Eine direkte Verbindung von Rothenburgsort in den Hamburger Westen ist nicht mehr möglich. Der Grund sind Bauarbeiten auf dem Ostast der Linie, die sich zudem erheblich verzögern.

Die vorhandenen Buslinien boten die einzige barrierefreie Nahverkehrsanbindung des gesamten Stadtteils Rothenburgsort, da die S-Bahn-Stationen Tiefstack und Rothenburgsort nicht barrierefrei sind. Dies gilt auch für die Fahrgäste der Linien 120/124 aus dem Landgebiet, denen ebenfalls keine weitere Schnellbahnanbindung zur Verfügung steht. Alle Umsteigemöglichkeiten in weiterführende Linien sind nun massiv erschwert, was besonders für gehbehinderte Menschen, viele ältere Menschen, aber auch Eltern mit Kinderwagen eine eklatante Beeinträchtigung ihrer Mobilität bedeutet. Die deutliche Verbesserung der Infrastruktur für Rothenburgsort durch die Einrichtung der Buslinie 3 als Faktor zur Beseitigung der Insellage des Stadtteils und damit auch für seine Entwicklung im Rahmen des Senatsprojekts „Stromaufwärts an Elbe und Bille“ ist somit rückläufig. Auch sinkt die Attraktivität des Hamburger Ostens aus touristischer Sicht – ein wirtschaftlicher Nachteil für die Hotels, die sich seit Einführung der Linie entlang ihrer Streckenführung etabliert haben.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) und der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) wie folgt:

1. *Wie lange ist derzeit geplant, die Linien 120 und 124 noch mit den geschilderten Einschränkungen fahren zu lassen?*

HVV und VHH befinden sich zurzeit mit weiteren betroffenen Stellen in Abstimmungsgesprächen. Auch vor dem Hintergrund von im Juli 2018 anstehenden Bauarbeiten auf der S-Bahn-Linie zwischen Berliner Tor und Bergedorf ist geplant, noch in der ersten Hälfte Juli 2018 Anpassungen bei den genannten Linien vorzunehmen und sie zum Hauptbahnhof zu führen.

Die derzeitige Vorzugsvariante sieht vor, dass aus Richtung Altengamme beziehungsweise Bergedorf kommend der Linienweg bis S Tiefstack – Ausschläger Allee – Vierländer Damm unverändert bleibt. Dann erfolgt eine veränderte Linienführung über Billhorner Deich – S Rothenburgsort – Billwerder Steindamm – Ausschläger Weg – Borgfelder Straße – U S Berliner Tor – Beim Strohhouse und dann zum Hauptbahnhof.

Auch dieser Weg ist nicht frei von Baustellen, wird aber als weitgehend stabil gegenüber der Linienführung über die Amsinckstraße mit nur zwei Fahrstreifen eingeschätzt. Er soll daher auch über den Zeitraum der Bauarbeiten auf der S-Bahn-Linie zwischen Berliner Tor und Bergedorf hinaus gelten.

2. *Werden die Linie 120 und 124 nach Wegfall des Erfordernisses der Linienverkürzung wieder bis zum Hauptbahnhof/ZOB durchfahren?*

Aufgrund aktueller und geplanter Bautätigkeiten ist zu erwarten, dass die ursprüngliche Linienführung noch für einen beträchtlichen Zeitraum, bis voraussichtlich 2021, beeinträchtigt sein wird. Die künftigen Linienführungen der Linien 120 und 124 werden dann rechtzeitig unter Berücksichtigung der zukünftigen Erfordernisse untersucht und festgelegt mit dem Ziel, den Hauptbahnhof/ZOB als wichtigen Knotenpunkt zu erreichen.

3. *Welche Linienführung wird dann vorgesehen werden?*

Siehe Antworten zu 1. und 2.

4. *Welche Haltestellen sollen angefahren/gegebenenfalls eingerichtet werden?*

Nach derzeitigen Planungen werden alle auf dem neuen Linienweg bereits bestehenden Haltestellen bedient. Im Übrigen siehe Antwort zu 1.

5. *Wird bei der Planung der Linie auf Vorschläge aus der Bezirksversammlung Bergedorf und dem Stadtteil Rothenburgsort zum Beispiel zur Anbindung des U-/S-Bahnhofes Berliner Tor eingegangen?*

Ja. In der beschriebenen Vorzugsvariante ist die Bedienung des Umsteigeknotens U S Berliner Tor vorgesehen.

6. *Gibt es Pläne, die Fahrpläne von Bussen und Bahnen besser aufeinander abzustimmen (Übergangszeiten)? Zuletzt war insbesondere die Umsteigemöglichkeit an der S-Bahn-Station Tiefstack durch veränderte Abfahrtszeiten deutlich verschlechtert worden, was insbesondere stadtauswärts und in den Abendstunden zu Wartezeiten über 20 Minuten führen kann. Wenn nein, warum nicht?*

Eine konkrete Fahrplanerstellung kann erst nach endgültiger Festlegung des Linienwegs erfolgen. Dabei bestehen Abhängigkeiten von weiteren Anschlüssen auf dem gesamten Linienweg, die selbstverständlich möglichst optimal zu berücksichtigen sind.

7. *Wann ist mit einem Wegfall der Notwendigkeit der Teilung der MetroBus-Linie 3 aufgrund der aktuellen Bauarbeiten zu rechnen? Gibt es Planungen, die von einer Rückkehr zu der ursprünglichen Streckenführung abweichen?*

Wenn ja, welche?

Dazu können zum jetzigen Zeitpunkt aufgrund zahlreicher aktueller und geplanter Bauarbeiten auf dem Linienweg noch keine Angaben gemacht werden. Eine Durchbindung der Linie 3 wird regelmäßig neu bewertet.