

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Gert Kekstadt (SPD) vom 11.04.12

und Antwort des Senats

Betr.: Anschlusssicherheit am neuen S-Bahnhof Bergedorf zwischen den S-Bahn-Zügen und den sich anschließenden Busverbindungen der VHH in die Vier- und Marschlande.

In den Vier- und Marschlanden (V+M) verkehren die meisten Buslinien werktags nur im Stundentakt. An den Wochenenden oder abends beträgt die Taktfrequenz vielfach sogar nur zwei Stunden. Da ist es umso wichtiger, dass je nach Fahrtrichtung für die Bahn/Bus- oder Bus/Bahn-Verbindung ein verlässlicher Takt mit einer gesicherten Anbindung an das jeweilige Verkehrsmittel besteht.

Doch gerade die sogenannte Anschlusssicherheit zwischen den S-Bahnen und den sich anschließenden Busverbindungen in die V+M stellt ein andauerndes Ärgernis dar. Seit vielen Jahren nimmt sich die SPD dieses Themas an. Zuletzt wurde ihr seitens der Verwaltung bedeutet, dass es mit Inbetriebnahme des neuen ZOB-Bergedorf zu einer Lösung kommen würde. Nunmehr ist der neue ZOB seit über einem halben Jahr in Betrieb, doch die Anschlusssicherung scheint weiterhin nicht gewährleistet zu sein. Auch in den letzten Monaten ist es für die Fahrgäste in die V+M vermehrt zu Verspätungen der S-Bahn und damit zu Zwangswartezeiten durch die fehlende Anschlusssicherheit gekommen. An den Wochenenden und in den Abendstunden ist die fehlende Anschlusssicherheit bei den dann noch geringeren Taktfrequenzen ein noch viel gravierenderes Problem.

Um eine verlässliche Anschlusssicherheit zu erhalten, bleibt den Fahrgästen häufig prophylaktisch nur die Chance, zeitlich frühere Verbindungen zu wählen, um mit Blick auf die schlechte Taktfrequenz der nachfolgenden Busanbindung im günstigsten Fall eine zehninminütige Warte- und Fahrzeitverlängerung in Kauf zu nehmen. Im ungünstigsten Fall droht eine Zwangspause von zwei Stunden am S-Bahnhof oder ein sehr, sehr langer Fußmarsch.

An dieser Schnittstelle zweier Verkehrssysteme besteht offensichtlich weiterhin eine Schwachstelle.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) und der Verkehrsbetriebe Hamburg Holstein AG/Pinneberger Verkehrsgesellschaft mbH (VHH/PVG).

1. *Wo besteht zwischen der in Richtung Bergedorf fahrenden S 21 ab dem S-Bahnhof Tiefstack und dem Zielbahnhof Bergedorf eine planmäßige Anschlusssicherheit der Busanbindungen des VHH?*

Nach den Vorgaben des HVV werden abgestimmte Übergangszeiten berücksichtigt, die mindestens die Fußwegzeit von Haltestelle zu Haltestelle plus einer Verspätungstoleranz von zwei Minuten beinhalten. Somit gibt es geplante Anschlüsse, die aber bei Verspätungen der S-Bahn nicht gewährleistet werden können.

2. *Wie viele Minuten sind für den Übergang zwischen der S-Bahn am jeweiligen S-Bahnhof und der sich anschließenden Busverbindung am S-Bahnhof, insbesondere in Bergedorf, einkalkuliert?*

Nach Vorgabe des HVV sind mindestens folgende Übergangszeiten zwischen S-Bahn und Bus zu berücksichtigen: Billwerder-Moorfleet, Mittlerer Landweg und Allermöhe mindestens vier Minuten, Nettelburg und Bergedorf mindestens fünf Minuten.

3. *Wie wird im Interesse des Fahrgastes die Anschlussverbindung gewährleistet?*
 - a) *Gibt es bei Verspätungen der S-Bahn eine Abstimmung zwischen der S-Bahn und der VHH zur Gewährleistung der Anschlusssicherheit der nachgelagerten Busverbindungen am S-Bahnhof Bergedorf?*
 - b) *Wie werden heute die Ankunfts- und Abfahrtszeiten zwischen S-Bahn und Bus synchronisiert und der Busfahrer zum Warten veranlasst?*

Zurzeit erhält die VHH noch keine Informationen über verspätete S-Bahnen am Bergedorfer Bahnhof. Ein System, das Verspätungen kommuniziert, befindet sich in der Planungsphase.

- c) *Starten die Busfahrer in Sichtachse zum S-Bahn-Gleis in eigener Verantwortung?*

Ja.

- d) *Besteht im Fahrplan ein genügender Zeitpuffer für den Busfahrer, um gegebenenfalls warten zu können oder zwingen ihn, wie in der Vergangenheit seitens der VHH begründet, weitere Anschlusslinien auf dieser Busverbindung zur zeitigen Abfahrt?*

Es besteht zumeist ein geringer Zeitpuffer, der es ermöglicht, heraneilenden Fahrgästen die Mitfahrt zu ermöglichen. Der Zeitpuffer kann in dem Rahmen genutzt werden, in dem Folgeanschlüsse nicht gefährdet werden.

- aa) *Wenn ja, um welche Anschlüsse handelt es sich?*

Diverse Buslinien haben weitere Anschlüsse, so beispielsweise:

Linie 230 mit Anschlüssen zur S-Bahn in Moorfleet und Mittlerer Landweg

Linien 221/321 mit Anschlüssen in Nettelburg und Mittlerer Landweg

Linie 334 mit Anschlüssen in Allermöhe und Bergedorf

Linie 222 mit Anschluss zur Linie 124 am Oortkatenweg

Linie 223 mit Anschluss zur Linie 120 in Howe

Linie 225 mit Anschluss zur Linie 120 in Krauel

Linie 227 mit Anschluss zur Linie 120 in Achterdeich.

- bb) *Sind, primär an der Anschlusssicherheit am Übergangsbahnhof interessiert, zeitliche Entzerrungen der Folgeanschlüsse denkbar?*

Es besteht ein Zielkonflikt: wenn an einer S-Bahn-Station lange auf eine verspätete S-Bahn gewartet wird, laufen im Bus sitzende Fahrgäste Gefahr, andere Anschlüsse zu verpassen. Das Fahrpersonal muss deshalb immer zwischen den unterschiedlichen Fahrgastinteressen abwägen und den jeweils besten Kompromiss finden. Oftmals ist es nicht möglich, den Interessen aller Fahrgäste gerecht zu werden.

cc) Welche Zeiteinheiten (Beschleunigungsmöglichkeit durch den Busfahrer) werden für den hypothetischen Fall der verspäteten S-Bahn bereits im Vorfeld in die Taktfrequenz der in die V+M führenden Busverbindung einkalkuliert, um Anschlusslinien bedienen zu können?

Dies ist nur in einem sehr eingeschränkten Rahmen möglich, da diese Linien auch wieder Folgeanschlüsse zu beachten haben.

4. Am ZOB gibt es Anzeigen über die Abfahrtszeiten der dem S-Bahnhof angegliederten Busverbindungen. Sind die angezeigten Abfahrtszeiten für den Fahrgast verlässlich und identisch mit den tatsächlichen Abfahrtszeiten?

Ja.

5. Mit Betriebsaufnahme des neuen ZOB-Bergedorf wurde eine technische Lösung für die Anschlusssicherung angekündigt.

a) Ist diese technische Lösung bereits in Betrieb?

Nein.

b) Wenn nicht, wann wird dies geschehen?

Eine technische Lösung befindet sich in der Planungsphase. Der Realisierungstermin ist derzeit noch offen.

6. Werden für die Fahrgäste Busverbindungen in die V+M

a) mit garantierter Anschlusssicherung,

b) mit Anschluss auf weitere Busverbindungen

besonders kenntlich gemacht?

Nein. Im Übrigen siehe Antwort zu 1.

7. Gilt die HVV-Kundengarantie auch bei nicht eingehaltenen Anschlüssen?

Die Kundengarantie des HVV gilt, sofern die Ankunft am Zielort einer Fahrtenkette mehr als 20 Minuten später als nach Fahrplan erfolgt – unabhängig von der Ursache und somit auch im Fall eines verpassten Anschlusses.

8. Besteht aus Sicht der VHH in den Vier- und Marschlanden die Chance, mit einer verbindlichen Anschlusssicherung und zumindest festen Stundentakten ein größeres Fahrgastaufkommen zu erschließen?

Hierüber liegen der VHH keine Erkenntnisse vor.