

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Richard Seelmaecker (CDU) vom 12.03.21

und Antwort des Senats

**Betr.: Kinder gegen Busse, Kita gegen Haltestelle, Kirche gegen HVV –
Warum wurde den Kindern und Beschäftigten der Kita St. Petri eine viel
befahrenere Ersatzhaltestelle unmittelbar vor ihre Haustür geklatscht?**

Einleitung für die Fragen:

Zurzeit werden trotz pandemiebedingter Einschränkungen in vielen Gebieten der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) öffentliche Baumaßnahmen durchgeführt. Einer dieser Orte ist die zentral gelegen Mönckebergstraße im Hamburger Stadtzentrum. Diese erstreckt sich vom Hamburger Hauptbahnhof bis hin zum Hamburger Rathaus.

Von den Baumaßnahmen in der Mönckebergstraße ist auch der öffentliche Busverkehr betroffen. So wurde unter anderem in der benachbarten Straße „Speersort“ eine Ersatzhaltestelle eingerichtet. Zwar liegen die in beiden Fahrtrichtungen angelegten neuen Haltestellen nicht weit entfernt vom Ursprung, gut durchdacht wurde diese Veränderung offenkundig trotzdem nicht. Die verlegten Bushaltestellen befinden sich unmittelbar vor einer von der St.-Petri-Gemeinde betriebenen Kindertagesstätte (Kita). Der Unmut in Beleg- und Elternschaft ist mit Blick auf deutlich gestiegene Schadstoff- und Lärmemissionen sowie weitere Störungen (unter anderem hinsichtlich Mittagsruhe und Sichtschutz) entsprechend groß. Außerdem können die Räume in der Kindertagesstätte nicht gelüftet werden, da sonst Schadstoffemissionen durch die geöffneten Fenster in die Räume gelangen können.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Es wird davon ausgegangen, dass sich die folgenden Fragen auf die Haltestelle „Speersort (Mö)“ und dabei nur auf die beiden in der Straße Speersort im Abschnitt Kreuzlerstraße – Bergstraße gelegenen Haltestellenbereiche beziehen. Die Antworten beziehen sich entsprechend nur auf diese beiden Haltestellenbereiche.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) wie folgt:

Frage 1: *Wie viele und welche Buslinien werden aktuell über die Ersatzbushaltestelle „Speersort“ geführt?*

Antwort zu Frage 1:

Aktuell werden im Tagesverkehr acht Buslinien über die Ersatzhaltestelle „Speersort (Mö)“ geführt. Es handelt sich um die Linien 5, 6 (nur Richtung Speicherstadt), 16, 17, 19, 31, X35, 37.

Frage 2: *Welche Fahrzeugtypen mit jeweils welchen Antriebs-/Motorarten werden auf diesen Linien jeweils eingesetzt?*

Antwort zu Frage 2:

Alle bei der HOCHBAHN vorhandenen Bustypen – vom 12 m Standardbus über den 18 m Gelenkbus bis hin zum 21 m langen Großraumgelenkbus – werden planmäßig auf diesen Linien eingesetzt. Alle Fahrzeuge mit Dieselantrieb erfüllen hierbei mindestens die Abgasnorm Euro V, der überwiegende Teil sogar die Kriterien nach Euro VI. Auch lokal emissionsfreie Fahrzeuge sind im Einsatz.

Frage 3: *Wann wurde die Ersatzhaltestelle „Speersort“ in Betrieb genommen und wie viele (ÖPNV)-Busse haben diese seither täglich angefahren? (Bitte tagesweise für beide Fahrtrichtungen aufschlüsseln.)*

Antwort zu Frage 3:

Am 28. Februar 2021, circa 15 Uhr.

Je Werktag (Montag bis Freitag) bedienen in Richtung Hauptbahnhof 736 und in Richtung Rathausmarkt/Brandstwierte 848 Busse die Ersatzhaltestelle „Speersort (Mö)“.

An Samstagen und Sonntagen gibt es in Richtung Hauptbahnhof 547 beziehungsweise 408 Fahrten und in Richtung Rathausmarkt/Brandstwierte 636 beziehungsweise 480 Fahrten.

Frage 4: *Wurde seit der Inbetriebnahme die Zahl der an der Ersatzhaltestelle „Speersort“ ein- und aussteigenden Fahrgäste erhoben? Wenn ja, wie viele Fahrgäste weist diese Haltestelle an einem durchschnittlichen Werktag auf?*

Antwort zu Frage 4:

Die Zahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste wird kontinuierlich fahrzeugseitig erhoben. Zu diesem Zweck sind circa 20 Prozent der Busse mit Automatischen Fahrgastzählensystemen ausgestattet. Die ausgestatteten Fahrzeuge werden zufällig im Netz eingesetzt, ein gezielter Einsatz auf bestimmten Linien oder an bestimmten Haltestellen findet nicht statt. Die HOCHBAHN benötigt einen Erhebungszeitraum von mindestens drei Monaten, um statistisch belastbare Auswertungen auf Ebene einzelner Linien oder Haltestellen erstellen zu können. Dieser Zeitraum ist seit Inbetriebnahme der Haltestelle noch nicht gegeben.

Frage 5: *Auf welcher Basis und Kenntnis über die Umgebung wurde die Entscheidung getroffen, dorthin die Haltestelle zu verlegen?*

Antwort zu Frage 5:

Die Entscheidung, an besagter Stelle eine Haltestelle einzurichten, basiert auf dem Bedarf, während der Umleitung des Busverkehrs auch die westliche Mönckebergstraße mit einer Haltestelle zu erschließen, welche barrierefrei, auf kurzen Wegen erreichbar und sicher ist. Die Fläche weist zugleich ausreichend Platz und Länge für die Einrichtung der benötigten Haltestellen auf, was an alternativen Standorten nicht der Fall ist.

Frage 6: *Welche Kosten wurden im Rahmen der Alternativenprüfung für die in Drs. 22/3433 in der Antwort auf Frage 2 aufgelisteten sechs Alternativen jeweils für deren Einrichtung und gegebenenfalls auch deren Betrieb kalkuliert?*

Frage 7: *Wurde im Rahmen dieser Alternativenprüfung ein Punktesystem zwecks Bewertung und Entscheidungsfindung eingesetzt?*

Wenn ja, wie war dieses ausgestaltet und welche Werte haben die Vorzugs- und die Alternativvarianten jeweils aufgewiesen?

Wenn nein, nach welchem konkreten Maßstab wurde die Vorzugsvariante letzten Endes ausgewählt und welche Stelle hat die Letztentscheidung hierüber konkret getroffen?

Antwort zu Fragen 6 und 7:

In Drs. 22/3433 wurden mit den Varianten 0 bis 6 sieben Varianten aufgelistet.

Konkrete Kosten für die einzelnen Varianten wurden nicht geschätzt. Diese sieben Varianten wurden in einem Planungsverfahren aufgestellt und Vor- sowie Nachteile abgewogen. Wie in solchen Verfahren üblich und dem Planungsstand angemessen wurden die Varianten hinsichtlich des Aufwandes bewertet. Die Bewertung erfolgte in den Stufen „-“ (hoher Aufwand), über „-“, „0“, „+“ bis „++“ (geringer Aufwand).

Variante 0: ++

Variante 1: --

Variante 2: --

Variante 3: --

Variante 4: -

Variante 5: -

Variante 6: +

Für die Bewertung fanden außer „Aufwand“ zusätzlich die Kenngrößen „Nutzen“ und „Realisierbarkeit“ Berücksichtigung.

Nutzen:

Variante 0: -

Variante 1: ++

Variante 2: ++

Variante 3: -

Variante 4: 0

Variante 5: -

Variante 6: -

Realisierbarkeit:

Variante 0: ++

Variante 1: --

Variante 2: --

Variante 3: --

Variante 4: -

Variante 5: 0

Variante 6: +

Frage 8: *In der Einleitung für seine Antworten schreibt der Senat in Drs. 22/3433 diesbezüglich unter anderem: „Die Steinstraße nimmt seit jeher den Umleitungsverkehr für die Mönckebergstraße auf und zwar auch schon, als die Kindertagesstätte gebaut wurde.“ Ist dem Senat beziehungsweise der zuständigen Behörde bekannt, dass die Kita der St.-Petri-Gemeinde unter der Adresse „Bei der Petrikirche 3 a“ zu finden ist und damit unmittelbar an die Straße „Speersort“ grenzt und nicht unmittelbar an die Steinstraße?*

Wenn ja, was hat der „seit jeher“ über die Steinstraße geführte Mönckebergstraße-Umleitungsverkehr mit der in dieser Allgemeinheit mit der ganz aktuellen und ganz konkreten Einrichtung der Bushaltestelle(n) unmittelbar vor dem Gebäude der Kita zu tun?

Antwort zu Frage 8:

Der Mönckebergstraßen-Umleitungsverkehr erfolgte bisher durch die Steinstraße und im weiteren Verlauf durch Speersort und Bergstraße.

Frage 9: *Wie lange sollen die Baumaßnahmen an der Mönckebergstraße und der Steinstraße jeweils andauern und bis wann ist der Betrieb der Ersatzhaltestelle „Speersort“ nach derzeitigem Stand geplant?*

Antwort zu Frage 9:

Die Baumaßnahmen zum barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestelle Mönckebergstraße laufen noch bis zum Sommer 2022. Die Maßnahmen, die eine Vollsperrung der Mönckebergstraße für den Verkehr bedingen, sind bis zum 31. August 2021 terminiert.

Frage 10: *Wurde mit der Kirchengemeinde St. Petri eine Vereinbarung über die vorgenommenen Änderungen getroffen?
Wenn ja, wie sieht diese aus?
Wenn nein, warum nicht?*

Antwort zu Frage 10:

Am 25. Februar 2021 fand ein Gespräch zwischen den Elternvertretenden und der Kitaleitung der Kita St. Petri mit der HOCHBAHN statt. In diesem Gespräch wurden die Maßnahmen einer Postenregelung, einer möglichen Schadstoffmessung sowie einer Fensterbeklebung als Sichtschutz vereinbart.

Frage 11: *Wie wird die in Drs. 22/3433 in der Antwort auf Frage 3 erwähnte und zum 1. März 2021 erfolgte Einrichtung eines Postens zwecks Regulierung der Belegung der Haltepositionen
a) vom Senat beziehungsweise der zuständigen Behörde und/oder der HOCHBAHN und
b) von der Leitung und der Elternschaft der Kita St. Petri jeweils hinsichtlich der Wirksamkeit bewertet?*

Antwort zu Fragen 11 a) und 11 b):

Hinsichtlich der Zielstellung, den Halteplatz auf Höhe der Kita St. Petri während der Öffnungszeiten der Kita nicht zu nutzen, erfüllt die Maßnahme ihren Zweck, auch wenn dies einen Eingriff in den Betriebsablauf darstellt.

Frage 12: *Die in der Antwort auf Frage 2 in Drs. 22/3433 aufgeführten Varianten wurden in mehreren Fällen unter anderem mit der Begründung verworfen, die Haltestellenlängen auf den Achsen „Domstraße“ beziehungsweise „Bestand Schmiedestraße und Domstraße“ seien nicht ausreichend. Allerdings wird die Haltestellenlänge der Vorzugsvariante seit dem 1. März 2021 durch die Einrichtung des besagten Postens faktisch eingekürzt, weil die dritte Haltestellenposition während der Kita-Öffnungszeiten nicht genutzt werden soll. Inwiefern wurde bei den Alternativvarianten jeweils geprüft, ob eine Zuflussregelung mittels „Posten“ das Problem vermeintlich nicht ausreichender Haltestellenlängen löst beziehungsweise praxistauglich abmildert?*

Antwort zu Frage 12:

Die in Drs. 22/3433 aufgeführten Varianten dienten der Prüfung von infrastrukturellen beziehungsweise betrieblichen Lösungen. Erst nachdem eine technische Lösung nicht gefunden werden konnte, wurde die Möglichkeit in Betracht gezogen, eine personalbediente betriebliche Lösung umzusetzen. Außerhalb der Kita-Öffnungszeiten steht die eingerichtete Haltestelle „Speersort (Mö)“ nun auf voller Länge zur Verfügung, dies wäre bei alternativen Standorten in Domstraße und Schmiedestraße nicht der Fall gewesen. Die Lichtsignalanlage (LSA) am Knoten Domstraße/Speersort gibt die Einfahrt für Busse in die Kommunaltrasse Speersort nahezu durchgängig frei, sodass bei Freigabe durch den Posten im Regelfall auch die LSA ohne zusätzlichen Halt passiert werden kann.

Frage 13: *Wie stark schätzt der Senat beziehungsweise die zuständige Behörde die von den über die Ersatzhaltestelle „Speersort“ verkehrenden Linienbussen ausgehenden Schadstoff- und Lärmemissionen ein?*

Antwort zu Frage 13:

Die Emissionsgrenzwerte aller Busse der HOCHBAHN sind entsprechend der Emissions-Typprüfwerte der EG-Fahrzeugklasse M3 im Rahmen der allgemeinen Betriebserlaubnis geregelt. Zum 31. Dezember 2020 entsprachen 62,5 Prozent der im laufenden Betrieb eingesetzten Fahrzeuge der Abgasnorm Euro VI oder besser. Innerhalb des erweiterten Ring 2 kommen zudem in Verbindung mit dem Luftreinhalteplan der Freien und Hansestadt Hamburg bevorzugt emissionsarme Busse zum Einsatz.

Die vom Straßenkraftfahrzeugverkehr ausgehenden Schallemissionen variieren unter anderem in Abhängigkeit von räumlichen Gegebenheiten, unterschiedlichen Antriebsarten der eingesetzten Fahrzeuge und der jeweiligen Betriebssituation. Prinzipiell nimmt der Anteil der Motorengeräusche an den vom Straßenkraftfahrzeugverkehr ausgehenden Schallemissionen mit zunehmender Geschwindigkeit aufgrund des zunehmenden Einflusses der Roll- und Strömungsgeräusche ab. Zudem fallen bei hybriden oder voll-elektrischen Antrieben die Schallemissionen bei Anfahrtsvorgängen deutlich geringer aus.

Die provisorische Verlegung stellt nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) keinen wesentlichen baulichen Eingriff dar. Eine quantitative Einschätzung zu den in der Frage genannten Emissionen wurde daher bisher nicht ermittelt.

Frage 14: *Wurden beziehungsweise werden an der Ersatzhaltestelle „Speersort“ vor und nach der Inbetriebnahme Schadstoff- und Lärmmessungen durchgeführt?*

Wenn ja, wie lauten die entsprechenden Vorher-Nachher-Ergebnisse?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 14:

Aktuell ist die HOCHBAHN gemeinsam mit der Leitung der Kindertagesstätte St. Petri sowie den Elternvertretern in der Klärung zu einer Begutachtung.

Frage 15: *Wurden beziehungsweise werden in den Räumlichkeiten der Kita St. Petri vor und nach der Inbetriebnahme der Ersatzhaltestelle „Speersort“ Schadstoff- und Lärmmessungen durchgeführt?*

Wenn ja, wie lauten die entsprechenden Vorher-Nachher-Ergebnisse?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu Frage 15:

Siehe Antwort zu 14.

Frage 16: *Wie viele Verkehrsunfälle mit jeweils welchen anderen Verkehrsmitteln und wie vielen Verunglückten haben sich seit der Inbetriebnahme der Ersatzhaltestelle „Speersort“ auf der dortigen Fahrbahn und im Straßenseitenraum ereignet?*

Antwort zu Frage 16:

Verkehrsunfälle werden in Hamburg in der Datenbank „Elektronische Unfalltypensteckkarte“ (EUSka) statistisch erfasst und ausgewertet. Eine erste Auswertbarkeit mit vorläufigen Daten ist erst mit einem zeitlichen Verzug von circa sechs Wochen gegeben, aktuell bis zum 31. Januar 2021. Für den Zeitraum nach der Einrichtung der Haltestelle (1. März 2021) stehen noch keine auswertbaren Daten zur Verfügung.

Nach Angaben der HOCHBAHN hat es seit Inbetriebnahme der Ersatzhaltestelle keine Unfälle im Bereich der Haltestelle gegeben.

Frage 17: *Welche Kosten sind für Einrichtung, Verlegung und Betrieb der Bushaltestellen inklusive der Einrichtung des unter 11 angeführten „Postens“ bisher entstanden? Von wem werden diese getragen?*

Antwort zu Frage 17:

Die bisher entstandenen Baukosten für die Gesamtmaßnahme belaufen sich auf 1,0 Millionen Euro (Stand 17. März 2021). Enthalten sind Anteile des Straßenbaus, der Lichtsignalanlagen, der öffentlichen Beleuchtung sowie der Anpassung am Parkleitsystem. Die Kosten für die Bushaltestellen sind nicht einzeln ausweisbar. Die Kosten trägt die Freie und Hansestadt Hamburg.

Die Kosten, die für den Aufwand der Betriebssteuerung anfallen, werden von der HOCHBAHN getragen und liegen bei circa 10.000 Euro pro Monat.

Frage 18: *Inwiefern hat sich die Zahl der täglich in der Kita der St.-Petri-Gemeinde betreuten Kinder seit der Inbetriebnahme der Ersatzhaltestellen nach Kenntnis des Senat beziehungsweise der zuständigen Behörden und/oder der HOCHBAHN verändert?*

Antwort zu Frage 18:

In dem erfragten Zeitraum gab es in der Kita der St.-Petri-Gemeinde, wie in allen anderen Hamburger Kitas, pandemiebedingt eine erweiterte Notbetreuung. Der für die Kindertagesbetreuung zuständigen Behörde liegen noch keine verlässlichen Daten für die in 2021 betreuten Kinder in den Kitas vor, da die Kita-Gutscheine von den Kita-Trägern erst sukzessive nach dem Beginn der Betreuung bei der zuständigen Behörde in Rechnung gestellt werden.