

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Detlef Ehlebracht und Dr. Joachim Körner (AfD) vom 11.08.15

und Antwort des Senats

Betr.: Aufwand und Nutzeffekt der eingesparten 6 Minuten – MetroBus-Linie M5

Im Frühjahr 2011 startete das Pilotprojekt „Einstieg vorn“ im gesamten HVV-Bereich. Im innerstädtischen Bereich wurden die MetroBus-Linien M4, 5 und 6 davon ausgenommen. Besonders viele Fahrgäste, etwa 60.000 pro Tag, nutzen die MetroBus-Linie M5, die dadurch zur meistfrequentierten Buslinie Europas geworden ist. Fahrgäste mit Rollstühlen, Kinderwagen oder Gehhilfen dürfen auch weiterhin den hinteren Einstieg benutzen.

Seit Oktober 2012 befand sich die MetroBus-Linie M5 im Umbau zulasten vieler Verkehrsteilnehmer. Grund dafür waren 19 Baustellen der insgesamt 21 Haltestellen, die sich mit 27,3 Millionen Euro auf den Baulastträger auswirken. Die Umbaumaßnahmen und Verlegungen der Haltestellen verursachten nicht nur Verkehrsstaus, sondern forderten insgesamt 64 Parkplätze, die den Autofahrern jetzt fehlen.

40 Ampelanlagen auf der 10 Kilometer langen Strecke wurden auf eine Verkehrstechnik mit neuen Lichtsignalanlagen (LSA) umgerüstet. Investitionskosten in Höhe von 6,5 Millionen Euro wurden hierfür verbucht. Die hochkomplexe Technik verkürzt oder verlängert die Ampelphasen. Jedoch kann nicht garantiert werden, dass die Linienfahrt „beschleunigt“ wird, da die, bei der Berechnung der Schaltphasen des Individualverkehrs, zum Beispiel Fußgängeranforderungen, miteinbezogen werden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen auf der Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) wie folgt:

- 1. Inwiefern sind die, laut HVV-Sprecher, nach den Umbaumaßnahmen vom Straßenrand direkt auf die Straße verlegten Haltestellen der MetroBus-Linie M5 für ältere und behinderte Fahrgäste benutzerfreundlicher geworden?*

Für alle im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms um- oder neugebauten Haltestellen gelten die folgenden Kriterien zur Verbesserung der Barrierefreiheit:

- Geradlinige Anfahrbarkeit der Haltestelle durch den Bus und dadurch Vermeidung von Querschleunigungen während der Ein- und Ausfahrt
- Einbau spezieller Sonderbordsteine zur Minimierung des horizontalen und vertikalen Spaltes zwischen Fahrzeug und Haltestelle
- Einbau von taktilen Leitelementen für sehbehinderte Fahrgäste

- Freie Zugänglichkeit aller Türen des Busses ohne Behinderungen durch Lichtmasten, Bäume et cetera

Diese Maßnahmen führen zu einem deutlich erleichterten Ein- und Ausstieg für alle Fahrgäste, insbesondere für Fahrgäste, die mobilitätseingeschränkt sind.

2. *Wie oft oder in welchen Abständen werden monatliche Fahrscheinkontrollen auf der MetroBus-Linie M5 durchgeführt? Wie viele Verstöße wurden tatsächlich dokumentiert?*

2014

1. Halbjahr: 80 Kontrollen, 1.110 Feststellungen

2. Halbjahr: 56 Kontrollen, 782 Feststellungen

2015

1. Halbjahr: 79 Kontrollen, 1.253 Feststellungen

3. *Wie viele Verkehrsunfälle gab es durchschnittlich im Monat mit der MetroBus-Linie M5 im Zusammenhang mit PKWs und Personen vor und nach der Umsetzung des Busbeschleunigungsprogramms?*

Die Verkehrsunfallzahlen sind durch eine Abfrage in der Datenbank Elektronische Unfalltypensteckkarte (EUSka) am 12. August 2015 ermittelt worden. Auswertbare Verkehrsunfallzahlen liegen für den erfragten Zeitraum bis zum 30. Juni 2015 vor. Die Zahlen für das Jahr 2015 sind vorläufig.

In EUSka ist zur Verkehrsbeteiligung im Sinne der Fragestellung nur das Merkmal „Linienbus“ signiert. Eine Auswertung nach Verkehrsunfällen einer bestimmten Buslinie ist in EUSka daher nicht möglich.

Zur Beantwortung sind alle Verkehrsunfälle auf der Streckenführung der MetroBus-Linie M5 zwischen Linienbussen und Pkws beziehungsweise Linienbussen und Fußgängern (Personen) im Zeitraum vor dem Beginn der Baumaßnahmen zur Umsetzung des Busbeschleunigungsprogramms (1. Januar 2011 bis 30. September 2012) sowie im Zeitraum nach dem Abschluss der Baumaßnahmen (1. September 2014 bis 30. Juni 2015) ausgewertet worden.

Die durchschnittlichen Verkehrsunfallzahlen mit Linienbusbeteiligung pro Monat im jeweiligen Auswertungszeitraum sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Zeitraum	Unfälle mit Pkws	Unfälle mit Fußgängern (Personen)
01.01.2011 – 30.09.2012	6,9	1,0
01.09.2014 – 30.06.2015	9,7	1,2

Die Auswertung umfasst sowohl Streckenabschnitte, welche im Rahmen der Busbeschleunigung baulich verändert wurden, als auch Streckenabschnitte, die in den beiden genannten Vergleichszeiträumen baulich unverändert geblieben sind (zum Beispiel der Bereich Mönckebergstraße – Rathausmarkt – Jungfernstieg oder der Abschnitt Niendorf Markt – Burgwedel). Eine Aussage, in welchen Abschnitten die Verkehrsunfälle sich ereignet haben, ist auf Basis der vorliegenden Zahlen nicht möglich. Der Linienweg der M5 wird zu großen Teilen parallel auch von anderen Linien befahren.

Die ausgewerteten Zeiträume sind nicht unmittelbar vergleichbar. Aufgrund von Baustellensituationen (zum Beispiel A7-Ausbau, Baustellen in der Innenstadt) kommt es derzeit zu zusätzlichen Verkehrsverlagerungen in den Bereich des Linienwegs der M5 (zum Beispiel Behelfsbrücke Frohmestraße, Sperrung Wallringtunnel).

Zwischen den beiden Vergleichszeiträumen hat sich im Innenstadtbereich (Mönckebergstraße – Stephansplatz) der Busverkehr deutlich verdichtet. Im Vergleich zum Zeitraum 2011 bis 2012 gab es Taktverdichtungen auf den Linien M4, M6 und 109. Hinzu kommen zusätzliche Fahrten der M3 sowie aufgrund von Bauarbeiten im Bereich Ferdinandstor auch der Linie 112.

4. *Welche unvorhersehbaren Investitionen wurden oder werden laut Bericht des Verkehrsausschusses vom 25. Juni 2015 in den einkalkulierten 4 Millionen Euro aufgeführt beziehungsweise angestrebt?*

Ein kostenstabiles Bauen entsprechend den Vorschriften der Landeshaushaltsordnung (LHO) erfordert grundsätzlich einen finanziellen Puffer zur Abdeckung von Risiken und Kostenvarianzen. Üblicherweise sollen hierdurch Kosten erfasst werden, die zum Beispiel durch bauliche Hindernisse oder Ähnliches entstehen, die im Rahmen der üblichen Voruntersuchungen nicht absehbar waren. Mit fortschreitendem Projektverlauf wachsen die Erkenntnisse zu den Baumaßnahmen, sodass die Wahrscheinlichkeit sinkt, dass noch unvorhersehbare Kosten anfallen. Im Übrigen siehe Drs. 20/6208.

5. *Sind die, laut Bericht des Verkehrsausschusses vom 25. Juni 2015, noch geplanten vier Fahrscheinautomaten und zehn Fahrgastinformationsanzeiger der MetroBus-Linie M5 bereits in den Investitionen in Höhe von 27.000.000 Euro enthalten?*

Wenn nicht, die Kosten dafür bitte differenziert aufführen.

Die im Rahmen des Verkehrsausschusses genannten Kosten umfassen alle geplanten Fahrscheinautomaten auf der M5 sowie alle neu aufgestellten Fahrgastinformationsanzeiger.

6. *Warum wurden, laut Bericht des Verkehrsausschusses vom 07. Dezember 2012, 26 Fahrscheinautomaten¹ eingeplant, mit Kosten in Höhe von 1 Million Euro, wenn bereits zwölf Fahrscheinautomaten zum Bestand (vor Busbeschleunigung) gehörten? Wurden zwölf alte Fahrkartenautomaten durch neue ersetzt?*

Wenn ja, warum und wie hoch ist der Investitionsaufwand?

Für die M5 waren zunächst 26 Fahrscheinautomaten geplant. In der praktischen Umsetzung wurden insgesamt 28 Automaten (16 an neuen Standorten, zwölf als Austauschgeräte) beschafft. Die Beschaffung von zwölf Austauschgeräten war erforderlich, weil die bereits vorhandenen zwölf Altgeräte zeitnah das Ende ihrer Lebensdauer erreicht hätten. Dadurch sind alle Automaten auf dem gleichen technischen Stand und eine einheitliche Benutzerführung für alle Automaten der HOCHBAHN ist sichergestellt.

Für Beschaffung und Installation eines Fahrscheinautomaten werden in der Planung circa 40.000 Euro angesetzt.

7. *Sind die sechs Minuten Zeitersparnis der MetroBus-Linie M5 auf die LSA zurückzuführen?*

Wenn nein, welche der Investitionspunkte haben welchen Nutzenanteil der eingesparten 6 Minuten? Bitte auf die Verlegungen der Busbuchten, Anschaffung zusätzlicher Fahrscheinautomaten und Einrichtung von Ampelanlagen mit neuer Verkehrstechnik aufteilen.

Die Gesamtbeschleunigungswirkung ergibt sich aus dem Zusammenspiel aller Elemente der umgesetzten Maßnahmen (LSA-Beeinflussung, Sonderfahrstreifen, Haltestellenlagen und -form sowie Fahrscheinautomaten) und lässt sich daher nicht originär den Einzelbausteinen zuordnen. Die Auswertung der Messfahrten, die eine genauere Zuordnung ermöglicht, liegt noch nicht vor.

8. *Gibt es dokumentierte Nachweise über verkürzte Standzeiten an den umgerüsteten LSA?*

Wenn ja, an welchen Lichtsignalanlagen (Kreuzungen) wurden verkürzte Standzeiten gemessen und inwiefern haben sich die Standzeiten verbessert?

¹ Vollausrüstung aller Haltestellen von Hbf./ZOB bis Niendorf Markt.

9. *Wie viele Vergleichsfahrten der MetroBus-Linie M5 hat es gegeben?
Legen Sie bitte die Ergebnisse der vorhandenen Vergleichsfahrten offen.*

Im Auftrag des Landesbetriebes Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) wurden 40 Messfahrten je Richtung im Frühjahr 2015 durchgeführt. In der Sitzung des Verkehrsausschusses am 25. Juni 2015 wurde mitgeteilt, dass die Ergebnisse dieser Vergleichsfahrten nach der parlamentarischen Sommerpause 2015 vorliegen werden.

Anhand der durchgeführten Messfahrten sollen die bisher erreichte Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen sowie weitere Optimierungspotenziale an der M5 erkannt werden.