

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 17.03.14

und Antwort des Senats

Betr.: Busbeschleunigungsprogramm für die Lange Reihe

Das vom Senat verkündete Busbeschleunigungsprogramm wird in erstaunlichen Schritten umgesetzt. Die mangelnde Information und Rückkoppelung mit den Bürgern/-innen und eine nur noch schwer zu beeinflussende Planung sorgen für wachsende Proteste in den betroffenen Stadtteilen. Auf der Max-Brauer-Allee wird mittlerweile regelmäßig gegen die Verlegung der Haltestelle Gerichtstraße demonstriert; in Winterhude gingen am 8. März über 300 Menschen gegen die Pläne für den Mühlenkamp auf die Straße; in St. Georg ist für den 29. März 2014 unter der Überschrift „Bussi Riot“ eine Demonstration gegen die Busbeschleunigungspläne für die Lange Reihe angekündigt. Obwohl alle an diesen Aktionen beteiligten Gruppen (Anwohner/-innen und Gewerbetreibende) die Sinnhaftigkeit eines verbesserten und beschleunigten öffentlichen Personennahverkehrs anerkennen, scheint der Senat mit seiner Politik und den konkreten Plänen an den Interessen der Menschen und Ladengeschäfte vorbeizuplanen, wie unter anderem das Beispiel St. Georg zeigt.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

1. *Trifft es zu, dass für die geplante Umsetzung des Busbeschleunigungsprogrammes auf der Langen Reihe 1,3 Millionen Euro veranschlagt werden?*
Wenn nein, von welcher Summe wird aktuell ausgegangen?
2. *Wie lange werden die minimale und die maximale Bauzeit für die geplanten Maßnahmen auf der Langen Reihe (mit und ohne Kreisel) dauern?*

Siehe Drs. 20/11097.

- a. *Wie werden der Bus- und Individualverkehr in dieser Zeit umgeleitet?*

Da die Pläne zur Verkehrsführung während der Bauzeit noch nicht ausgearbeitet wurden, ist eine Aussage hierzu derzeit nicht möglich.

- b. *Wie wird der absehbare Einnahmeverlust der Gewerbetreibenden infolge Kunden-/innenrückgangs in dieser Zeit ausgeglichen?*

Die Beeinträchtigung der Erreichbarkeit der Geschäfte und Gewerbebetriebe wurde auf ein zwingend notwendiges Minimum beschränkt. Es ist nicht davon auszugehen, dass Beeinträchtigungen eintreten, die die wirtschaftliche Existenz der Unternehmen gefährden. Dies wäre nach § 39 Absatz 1 Hamburgisches Wegegesetz Voraussetzung für einen Entschädigungsanspruch.

3. *Trifft es zu, dass die vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) sowie der HOCHBAHN vorgelegten Pläne für den Umbau der Langen Reihe eine Einsparung von zwei Minuten Fahrzeit für den MetroBus 6 und den 37er-SchnellBus erbringen sollen?*

Wenn ja, auf welcher Grundlage und vor welchem Erfahrungshintergrund wird diese durchaus umstrittene Einsparzeit errechnet?

Falls nein: Wie groß ist die prognostizierte Zeitersparnis?

Nein, siehe Drs. 20/11097.

4. *Wer konkret garantiert die Zielerreichung der bislang nur theoretisch avisierten Zeitersparnis von zwei Minuten?*

Aufgrund der Erfahrungen anderer Städte, der HOCHBAHN sowie der beratenden Ingenieurbüros und des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) wird die in Drs. 20/11097 genannte Zeitersparnis als realistisch eingeschätzt. Im Übrigen siehe Antwort zu 3.

5. *Haben die Busbeschleunigungspläne insgesamt zur Folge, dass weniger Busse und mithin weniger Personal im Einsatz sein werden?*

Wenn ja, wie hoch wird die prognostizierte Einsparung sein und was geschieht mit den gewonnenen Kapazitäten? Bitte die Auswirkungen auflisten nach Busbestand, Personal und Kosten (vorher – nachher).

Eine zentrale Anforderung an das Busbeschleunigungsprogramm ist die Erhöhung der Angebotskapazität auf den ausgewählten Linien um voraussichtlich bis zu 30 Prozent. Auf der MetroBus-Linie 6 wurde bereits im Dezember 2012 aufgrund der positiven Nachfrageentwicklung und im Vorgriff auf die Maßnahmen der Busbeschleunigung ein 3 1/3-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten umgesetzt. Durch die Maßnahmen zur Beschleunigung und Stabilisierung des Betriebsablaufs soll es zukünftig möglich sein, diesen dichten Takt verlässlicher und über einen längeren Zeitraum – nicht nur in der Langen Reihe – anbieten zu können. Dies soll unter anderem durch den Vorrang an Lichtsignalanlagen, die zusätzliche Einrichtung von Bussonderfahrstreifen und den Bau von Kaphaltestellen geschehen.

Durch Umsetzung dieser Maßnahmen können das derzeitige – sehr kostenintensive – Angebot insgesamt und mit gleicher Fahrzeugzahl wirtschaftlicher betrieben werden und die derzeit angebotene Platzkapazität durch die gleichmäßigere Fahrtenfolge besser ausgenutzt werden. Die positiven Auswirkungen der Busbeschleunigungsmaßnahmen auf der MetroBus-Linie 6 werden zurzeit in einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zusammengestellt und nach Abschluss dem Verkehrsausschuss der Bürgerschaft vorgestellt.

6. *Wie stellt sich der Senat zur Kritik im Stadtteil St. Georg – sie wurde unter anderem deutlich auf einer von rund 200 erbosten Bürgern/-innen besuchten Anhörung des Verkehrsausschusses Hamburg-Mitte am 14. Januar 2014 in der Heinrich-Wolgast-Schule – und der einhelligen Ablehnung der vorgelegten Busbeschleunigungspläne für die Lange Reihe auf der Sitzung des Stadtteilbeirats St. Georg am 26. Januar 2014?*

Eine Vielzahl von Hinweisen wurde aufgenommen und hinsichtlich ihrer Realisierungsmöglichkeit sowie ihrer Vereinbarkeit mit den Zielen des Busbeschleunigungsprogramms geprüft. Die Ergebnisse der Prüfungen wurden in den Abwägungsprozess mit den übrigen eingegangenen Stellungnahmen einbezogen, gegeneinander abgewogen und die Planung anschließend in Teilbereichen überarbeitet.

7. *Welche der konkreten Beschlusspunkte des Stadtteilbeirats vom 26. Januar 2014 werden vom Senat übernommen, welche nicht? Bitte jeweils begründen.*

Der Verkehrsausschuss der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte hat in seiner Sitzung am 17. Februar 2014 die Beschlüsse des Stadtteilbeirates St. Georg vom 29. Januar 2014 zur Kenntnis genommen. Ein Prüfauftrag an die zuständige Behörde im Sinne der vom Stadtteilbeirat beschlossenen Punkte erging nicht. Die zuständige Behörde

hat die Beschlusspunkte der am 20. Januar 2014 vom zuständigen Verkehrsausschuss beschlossenen bezirklichen Drs. XX/4925.1 und XX/4928.1 geprüft und hierzu Stellungnahmen abgegeben. Die einzelnen Punkte der Beschlüsse wurden weitestgehend in die Planung übernommen.

8. *Besondere Kritik entzündet sich in St. Georg an der ursprünglich geplanten weitgehenden Abschaffung der Lichtsignalanlagen zugunsten von sogenannten Sprunginseln – die im Diskurs auch als Rettungsinseln bezeichnet werden. Welche Lichtsignalanlagen sollen nach gegenwärtigem Stand stehen bleiben, welche abgebaut werden, wo sollen Sprunginseln entstehen und wie sehen diese plangemäß aus?*

Die Lichtsignalanlage an der Einmündung Baumeisterstraße wird nunmehr in eine Fußgängerlichtsignalanlage über die Lange Reihe umgewandelt. Durch den Umbau der Kreuzung an der Lohmühlenstraße in einen Kreisverkehr wird die dortige Fußgängerampel durch einen Zebrastreifen ersetzt. Die Lichtsignalanlagen am Carl-von-Ossietzky-Platz, an der Danziger Straße und an der Schmilinskystraße bleiben erhalten. Mittelinseln als Querungshilfe werden nördlich der Baumeisterstraße und in Höhe der Einmündung Greifswalder Straße hergestellt. Sie haben eine Breite von 2,0 m beziehungsweise 1,5 m und verfügen im Querungsbereich über ein auf 3 cm abgesenktes Bord mit taktilen Leitelementen.

9. *Wurde vor der Planung zum Rückbau der Lichtsignalanlagen geprüft, inwieweit der beabsichtigte Beschleunigungseffekt auch durch eine effiziente Funksteuerung der Lichtsignalanlagen (insbesondere der Bedarfsampeln, die aller Anschauung nach oft unmittelbar vor einem Bus auf rot umspringen) durch die Busse erreicht werden kann?*

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Ja, die Lichtsignalanlagen sollen mit einer Busoptimierung ausgestattet werden. Die Optimierung einer Strecke wird jedoch erst durch die Kombination verschiedener, auch baulicher Maßnahmen erreicht.

10. *Der geplante Abbau der Lichtsignalanlage an der Langen Reihe/Ecke Danziger Straße soll einhergehen mit der Schaffung zweier Sprunginseln. Ist bei den Planungen berücksichtigt worden, dass hier täglich ein Großteil der Schüler/-innen der Katholischen Domschule die Straße passieren?*

Wenn ja, in welcher Form?

Wenn nein, warum nicht?

Es ist nunmehr vorgesehen, die vorhandene Fußgängerlichtsignalanlage an der Langen Reihe/Ecke Danziger Straße zu erhalten.

11. *Auf Ärger stößt die Verlegung der Bushaltestelle Gurlittstraße, insbesondere auf der nördlichen, aber auch auf der südlichen Seite. Was kostet die vorgesehene Verlegung der beiden Bushaltestellen um jeweils einige Meter und welchen Vorteil verspricht sich der Senat davon?*

Da die Fußgängerlichtsignalanlage an der Langen Reihe/Ecke Danziger Straße bestehen bleibt, ist die Mittelinsel an der Gurlittstraße obsolet. Infolgedessen bleiben die Bushaltestellen in ihrer jetzigen Lage erhalten, werden jedoch an den Fahrbahnrand verlegt.

12. *Zu den teuersten Maßnahmen würde die Schaffung eines Kreisels auf der Langen Reihe/Höhe Lohmühlenstraße gehören. Wie wird dieser Eingriff begründet, wie teuer käme er und welchen Anteil an den gesamten Umbaukosten auf der Langen Reihe hätte er?*

Die Einrichtung des Kreisverkehrs wird die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit dieses Straßenabschnittes erhöhen. Im Übrigen siehe Drs. 20/11097.

13. *Ist seitens des Senats vorgesehen, die Busbeschleunigungspläne für die Lange Reihe noch einmal „aufzumachen“, um eine fachliche und inhaltliche Bürger-/innenbeteiligung zu ermöglichen, zum Beispiel in Form einer offenen Planungswerkstatt?*

Wenn ja, in welchem Zeitraum?

Wenn nein, warum nicht?

Nein, die Busbeschleunigungspläne der Langen Reihe wurden ausgiebig öffentlich diskutiert. Der zuständige Verkehrsausschuss des Bezirks Hamburg-Mitte hat am 16. September 2013 und am 20. Januar 2014 über die Pläne beraten und Beschlüsse hierzu gefasst. Hierin sind die Fragen und Anregungen der öffentlichen Anhörung in der Aula der Heinrich-Wolgast-Schule vom 14. Januar 2014 mit eingeflossen.

14. *Sollten die Busbeschleunigungspläne in der bisherigen Form gegen den Widerstand der Bevölkerung durchgesetzt werden, wie gedenkt der Senat mit den zusätzlichen Problemen bei der Überquerung der Langen Reihe für Kinder, Schüler/-innen, Senior/-innen und behinderte Menschen umzugehen und wie will er dem zu befürchtenden Rennstrecken-effekt nach Wegfall der (meisten) Ampeln entgegenwirken, insbesondere nachts?*

Siehe Antworten zu 8., zu 10. und zu 11.