

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Dr. Till Steffen (GRÜNE) vom 03.07.14

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Wegfall der Busspur am Klosterwall**

*Seit Mai 2014 ist die Busspur am Klosterwall in Mittellage gesperrt. Auf Anfrage eines Bürgers nach dem Hamburgischen Transparenzgesetz, die auf [www.fragdenstaat.de](http://www.fragdenstaat.de) mitsamt der erteilten Auskünfte veröffentlicht wurde, soll die Busspur auch nicht wieder eingerichtet werden. Die Verkehrsfläche soll dem Autoverkehr zugeschlagen werden. Hinter dem Ausgang des Tunnels soll mehr Fläche für das Aufstauen vor der Ampel entstehen. Dies soll nach jenen Auskünften dazu dienen, Staus im Wallringtunnel zu vermeiden. Anlass für den fragenden Bürger war seine Beobachtung, dass es zu erheblichen Verzögerungen für die Busse komme.*

*Bei anderen Tunneln (etwa dem Elbtunnel) wird Staus im Tunnel durch die Begrenzung des Zuflusses (Reduzierung der am Eingang zur Verfügung stehenden Fahrspuren) entgegengewirkt.*

*Betroffen ist unter anderem die Metrobuslinie 3, die Gegenstand des Busbeschleunigungsprogramms ist. Der Senat betont stets, dass die Busbeschleunigung linienbezogen erfolge, die Effekte sich deswegen aus der Summe der Maßnahmen ergäben, die auf einer Linie erfolgten.*

*Ich frage den Senat:*

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf Grundlagen von Auskünften der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG (VHH) wie folgt:

- 1. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen? Ist bereits abschließend über die beschriebenen Veränderungen entschieden worden?*

Über die oben genannte Veränderung wurde im Rahmen der Planungen zur Sanierung Wallringtunnel entschieden. Der aktuelle Planungsstand geht von der Aufhebung der Busspur im Bereich des Klosterwalls zwischen dem Deichtorplatz und der Steinstraße – Altmannbrücke in Mittellage aus. Die Maßnahme umfasst zudem den Umbau des Knotenpunktes Klosterwall/Steinstraße – Altmannbrücke zur Bevorzugung des Busverkehrs, der für den Herbst 2014 geplant ist. Die nachteilige Busschleuse am Knotenpunkt Steintorwall/Mönckebergstraße – Steintordammbrücke insbesondere für die Buslinie 3 wurde bereits im Mai 2014 außer Betrieb genommen.

- 2. Warum wurde seitens des Senats nicht im Rahmen der Befassungen des Verkehrsausschusses mit den Fortschritten des Busbeschleunigungsprogramms über diese Maßnahme berichtet, obwohl die Metrobuslinie 3 betroffen ist?*

Die Maßnahme ist kein Projekt im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms.

3. *Wurde im Rahmen der Planungen ermittelt, welche Veränderungen der Fahrzeit sich für die betroffenen Buslinien ergeben?*

*Wenn nein: warum nicht?*

Im Rahmen der Planungen wurden die Interessen für eine Verbesserung für den Busverkehr und der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Wallringtunnel abgewogen. Mit den unter 1. genannten zusätzlichen Maßnahmen wurde im verkehrstechnischen Entwurf ermittelt, dass für diesen Linienabschnitt der MetroBus-Linie 3 eine geringfügige Verbesserung zu erwarten ist.

4. *Wurde nach Sperrung der Busspuren ermittelt, welche Fahrzeiten sich tatsächlich ergeben?*

Nein, da die Maßnahme noch nicht abgeschlossen ist.

5. *Wurde geprüft, im Fall von Rückstau in den Tunnel den Zufluss an den Einfahrten durch Lichtsignale für einzelne Fahrspuren zu regulieren?*

*Wenn ja: mit welchem Ergebnis?*

*Wenn nein: warum nicht?*

Ja. Der Zufluss müsste am Knotenpunkt Ferdinandstor reguliert werden. Dies hätte werktäglich länger andauernde Rückstauungen in der nachmittäglichen Spitzenstunden zur Folge, und zwar auf der Lombardsbrücke, der Kennedybrücke und der Straße An der Alster.

6. *Wurde geprüft, Rückstau im Tunnel dadurch zu vermeiden, dass an den Kreuzungen hinter dem Tunnel eine adaptive Ampelsteuerung eingerichtet wird, die so lange Grün gibt, bis hinreichend viel Verkehr aus dem Tunnel abgeflossen ist?*

*Wenn ja: mit welchem Ergebnis?*

*Wenn nein: warum nicht?*

Ja. Dies erfolgt am Deichtorplatz bereits heute in den nachmittäglichen Spitzenstunden durch manuelle Eingriffe der Verkehrsleitzentrale in die Lichtsignalsteuerung mit der Folge, dass sich das Verkehrsaufkommen in den Straßen Oberbaumbrücke (Abfluss aus der HafenCity) und Amsinckstraße erhöht.

7. *Wurde geprüft, die Busspuren am Klosterwall am Fahrbahnrand zulasten der oberirdischen Fahrspuren einzurichten?*

*Wenn ja: mit welchem Ergebnis?*

*Wenn nein: warum nicht?*

Ja. Insbesondere für die MetroBus-Linie 3 ist dies nicht sinnvoll – es müsste wieder eine Busschleuse eingerichtet werden, da am Knotenpunkt Steintorwall/Mönckebergstraße – Steintordammbrücke die Busse nach links in die Mönckebergstraße abbiegen.

8. *Wurde angesichts der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Straße im Tunnel geprüft, ob Fahrspuren oberirdisch nicht mehr erforderlich sind?*

*Wenn ja: mit welchem Ergebnis?*

Ja. Durch die Maßnahme wird der Verkehrsfluss im Wallringtunnel verbessert. Darüber hinaus wird auch eine oberirdische Entlastung erwartet, allerdings ohne dass ein Fahrstreifen zurückgebaut werden kann.

9. *Inwiefern ist sichergestellt, dass die zusätzlichen Fahrspuren hinter dem Tunnelausgang ausreichen, um stets Stau im Tunnel zu verhindern?*

Rückstauungen werden deutlich reduziert, da die Leistungsfähigkeit der Straße erhöht wird.

10. *Was passiert, wenn es entgegen der planerischen Annahmen zu Stau im Tunnel kommt?*

Dann wird wie in der Antwort zu 6. beschrieben durch die Verkehrsleitzentrale eingegriffen.