

**Anfrage nach § 27 BezVG** der Mitglieder der Bezirksversammlung Eimsbüttel, Koorosh Armi, Gabor Gottlieb, Moritz Altner und Paulina Rügge (SPD-Fraktion)

**„Verkehrsunfälle mit Metrobussen entlang der Strecke der Buslinien 4 und 5“**

Die Anfrage wird – von der Behörde für Inneres und Sport (hier: Verkehrsdirektion) zu den Fragen 1-4 und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation zu der Frage 5 – wie folgt beantwortet:

**Sachverhalt**

Die Hamburger Metrobuslinien 4 und 5 zählen zu den meistgenutzten Buslinien Deutschlands. Dabei ist insbesondere der Abschnitt zwischen Hamburger Innenstadt/ZOB und Bezirksamt Eimsbüttel vielgenutzt, auf dem beide Linien in dichtem Takt auf der gleichen Strecke verkehren. Im Zuge der Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs wurden in den vergangenen Jahren Teile des Straßenzugs Dammtordamm – Edmund-Siemers-Allee – Grindelallee – Grindelberg – Hoheluftchaussee baulich angepasst.

In jüngster Zeit häufen sich jedoch Meldungen über Unfälle mit Bussen auf der Strecke. Ursache scheinen dabei häufig KFZ-Fahrerinnen bzw. Fahrer zu sein, die durch unerlaubtes Verhalten abrupte Bremsungen bzw. sogar Kollisionen mit den Bussen in Kauf nehmen. So kam es laut Presseberichten in den vergangenen Monaten mehrfach zu Verletzungen bei Fahrern und Fahrgästen der Metrobusse. Die Eimsbütteler Kommunalpolitik hat sich in der Vergangenheit erfolgreich für Sperrelemente entlang der Strecke eingesetzt, die das unerlaubte Wenden über die Busspur wirksam unterbinden. Diese sind jedoch nicht auf dem gesamten Streckenabschnitt angebracht.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die zuständige Fachbehörde:

1. Wie viele Unfälle mit Beteiligung von Linienbussen ereigneten sich seit 2014 aufgrund rechtswidriger Wende- und Abbiegemanöver auf den Strecken der Metrobuslinien 4 und 5? (Bitte nach Möglichkeit jeweils Streckenabschnitt, Unfallart, Verursacher, Anzahl der Verletzten und Höhe der Sachschäden aufführen).

Nachstehende Angaben sind aus der Unfalldatenbank Elektronische Unfalltypensteckkarte (Euska) am 26.08.2019 ermittelt worden. Die Daten für 2019 sind vorläufig.

Im Auswertzeitraum (01.01.2014 – 30.06.2019) ereigneten sich insgesamt auf den Strecken der Metrobuslinien 4 und 5 250 VU, die durch Wende- oder Abbiegemanöver verursacht wurden und an denen ein Bus beteiligt war.

Eine Auswertung der Sachschäden ist nicht möglich.

Eine Auswertung, ob die jeweiligen Wende- und Abbiegemanöver rechtswidrig waren, würde eine Einzelauswertung der Unfälle erfordern. Diese ist aufgrund der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

Die Unfälle gliedern sich gemäß der Fragestellung wie folgt auf:

**Abschnitt 1 - Line 4 - Wildacker bis Grindelberg**

<b>Unfallart</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019*</b>
Unfall anderer Art	1	-	2	1	-	1
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht	1	-	1	1	-	-
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet	1	-	-	1	1	-
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt	3	4	-	-	1	1
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das entgegenkommt	-	-	-	1	-	2
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt	2	1	1	1	3	1

Hauptunfallverursacher	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Bus	1	-	-	1	2	-
Lkw	1	1	-	1	-	1
Pkw	5	4	4	2	3	4
Sonstiges Fahrzeug/ohne Angabe	1	-	-	1	-	-
Gesamtergebnis	8	5	4	5	5	5

Anzahl der Verletzten	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
schwerverletzt	-	-	-	-	-	1
leichtverletzt	1	3	7	1	-	-

#### Abschnitt 2 - Linie 5 - Roman Zeller Platz bis Grindelberg

Unfallart	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Unfall anderer Art	5	1	3	2	1	1
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet	-	1	-	-	-	-
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt	7	4	2	6	8	2
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt	2	2	10	1	1	-

Hauptunfallverursacher	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Lkw	1	1	-	-	2	1
Pkw	12	7	13	9	8	2
Sonstiges Fahrzeug/ohne Angabe	1	-	1	-	-	-
Sonstiges Kfz	-	-	1	-	-	-

Anzahl der Verletzten	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
schwerverletzt	-	1	1	-	-	-
leichtverletzt	21	8	28	4	23	-

#### Abschnitt 3 – Linie 4 und 5 - Grindelberg bis Mönckeberstraße

Unfallart	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Unfall anderer Art	5	7	3	2	3	3
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht	-	2	-	2	1	-
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet	-	-	1	1	-	1
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt	6	15	7	6	6	3
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das entgegenkommt	-	1	-	-	-	-
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt	6	5	4	1	3	2

Hauptunfallverursacher	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Bus	-	1	-	-	-	1
Fahrrad/Pedelec	-	-	1	-	-	-
Krad	-	1	-	-	-	-
Lkw	1	-	1	1	1	1
Mofa/Moped/E-Bike	-	1	-	-	-	-
Pkw	16	26	12	10	10	7
Sonstiges Fahrzeug/ohne Angabe	-	1	1	1	1	-
Sonstiges Kfz	-	-	-	-	1	-

Anzahl der Verletzten	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
schwerverletzt	1	2	-	1	-	2
leichtverletzt	14	32	20	9	11	33

#### Abschnitt 4 – Linie 4 – Mönckebergstraße bis Brandstwiete

Unfallart	2014	2016	2017	2018	2019*
Unfall anderer Art	1	1	2	-	-
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt	1	-	-	1	1
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt	-	-	-	1	-

Hauptverursacher	2014	2016	2017	2018	2019*
Pkw	2	1	2	2	1

Anzahl der Verletzten	2014	2016	2017	2018	2019*
leichtverletzt	3	3	3	5	-

#### Abschnitt 5 - Linie 5 – Mönckebergstraße bis ZOB

Unfallart	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Unfall anderer Art	1	2	2	2	2	1
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht	-	-	1	-	-	-
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet	2	-	-	-	-	1
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt	6	8	6	2	4	3
Zusammenstoß mit Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt	4	2	1	4	1	-

Hauptverursacher	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
Bus	1	-	-	-	-	-
Lkw	-	-	2	1	-	1
Pkw	12	12	8	6	7	4
Sonstiges Fahrzeug/ohne Angabe	-	-	-	1	-	-

Anzahl der Verletzten	2014	2015	2016	2017	2018	2019*
schwerverletzt	1	1	-	-	-	-
leichtverletzt	16	7	10	13	8	4

\* Erstes Halbjahr 2019

2. Hat die Anbringung von Sperrelementen zur Unterbindung von unerlaubtem Wenden über die Busspur im Bereich zwischen den Haltestellen Universität/Staatsbibliothek und Bezirksamt Eimsbüttel sowie am Grindelberg zu einer Reduzierung von Unfällen geführt?

Die Anbringung der baulichen Trennelemente in der Grindelberg erfolgte im Jahr 2012. Eine Vorher-/ Nachherbetrachtung ergab in einem 3-Jahreszeitraum eine Reduktion bei Wendeunfällen von 27 auf 7 Verkehrsunfälle.

Die baulichen Trennelemente in der Grindelallee wurden im Jahre 2017 installiert. Daher ist eine valide Bewertungen, die einen Dreijahreszeitraum beinhaltet, noch nicht möglich. Die Tendenzen erscheinen aber ähnlich wie am Straßenzug Grindelberg.

Es ist also insgesamt eine deutliche Verringerung der diesbezüglichen Unfallzahlen festzustellen.

3. Aus welchem Grund gibt es im Bereich zwischen den Haltestellen Dammtor und Universität/Staatsbibliothek keine Sperrelemente, um rechtswidrige Wende- und Abbiegemanöver zu unterbinden?

Eine Instandsetzung dieses Straßenverlaufs, bei dem auf der südwestlichen Seite ein Radfahrstreifen eingebaut wurde, erfolgte im Jahr 2018.

Aufgrund des dort herrschenden geringen Querschnitts, der infolge des Radfahrstreifeneinbaus zu verzeichnen ist, ist die dortige Installation von baulichen Trennelementen in der jetzigen Nutzungsform nicht möglich.

4. Gibt es Überlegungen, auf dem Abschnitt zwischen Innenstadt und Gärtnerstraße weitere Sperrelemente beziehungsweise andere Vorkehrungen zum Schutz der Busfahrgäste zu installieren?

Nein.

5. Gibt es Überlegungen, in Linienbussen künftig Dashcams einzusetzen, um die Frage des Verschuldens von Verkehrsunfällen besser bewerten und ggf. den/die Verursacher Schädiger feststellen zu können?  
Falls nein: Warum nicht?

Die permanente und anlasslose Videoüberwachung aus Fahrzeugen heraus (Dashcams) im öffentlichen Verkehrsraum ist in Deutschland weiterhin rechtlich umstritten. Gemäß eines Beschlusses der Aufsichtsbehörden für den Datenschutz im nicht-öffentlichen Bereich (Düsseldorfer Kreis am 25./26. Februar 2014) wird die Verwendung von Dashcams als unzulässig erachtet.

Aus diesem Grund gibt es keine Überlegungen, Linienbusse der Hochbahn künftig mit Dashcams auszurüsten. Aktuell können neben den Aufzeichnungen der in den Bussen verbauten Tachografen, die Kameras zur Fahrgastraumüberwachung sowie Zeugenaussagen zur Aufklärung von Vorfällen beitragen, so dass der verantwortliche Verursacher bzw. die verantwortliche Verursacherin eines Unfalls nur in wenigen Fällen nicht ausfindig gemacht werden kann.