

Zuverlässig ans Ziel - dem Busverkehr mehr Priorität geben

Der Ausbau des ÖPNV ist ein wesentlicher Bestandteil der Mobilitätswende und leistet damit einen essentiellen Beitrag zum Klimaschutz. Der Verkehrssektor ist in Hamburg für über 25% der Gesamtemissionen verantwortlich (vgl. Statistikamt Nord, Energiebilanz und CO₂-Bilanzen für Hamburg 2018). Zur Erreichung der Hamburger Klimaziele ist es entsprechend notwendig, zügig Maßnahmen zur Senkung der Sektoremissionen umzusetzen. Hierbei spielen der Ausbau und die Beschleunigung des Busverkehrs eine besondere Rolle, da sich in diesem Bereich Maßnahmen vergleichsweise schnell und günstig, aber trotzdem wirkungsvoll umsetzen lassen. Ein zuverlässiger, pünktlicher und bequemer Busverkehr hat ein hohes Potential, Verkehrsteilnehmer*innen kurzfristig zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Zeitgleich muss die Planung der Businfrastruktur in das gesamte Verkehrskonzept eingebettet werden, sodass Belange von Fuß- und Radverkehr berücksichtigt werden können.

In den letzten Jahren wurde das Busangebot durch viele neue Buslinien und auch Taktverdichtungen bereits deutlich erweitert. Auch in Zukunft soll im Rahmen des Hamburg-Takts der Busverkehr durch dichtere Takte oder neue Buslinien erheblich ausgebaut werden.

Jedoch wurde die Infrastruktur für den Busverkehr nicht genügend miterweitert, die für einen flüssigen und attraktiven Busverkehr notwendig ist. Dies führt dazu, dass derzeitig viele Busse im Stau stehen, sodass es zu Verspätungen kommt und auch die Zuverlässigkeit darunter leidet. Neben den positiven Effekten für die Fahrgäste führt ein zuverlässiger und effizienter Busverkehr auch zu geringeren Betriebskosten, da weniger Busse benötigt werden.

Um den Busverkehr zuverlässiger, pünktlicher, schneller und damit attraktiver zu gestalten, fordern wir daher die Umsetzung der folgenden Maßnahmen in der Infrastrukturplanung. Bei allen genannten Maßnahmen müssen möglichst konfliktarme Lösungen für die Wegeführung des Umweltverbundes gefunden werden.

- **Einrichtung von Ampelvorrangschaltungen prioritär an allen Ampeln bzw. Kreuzungen**, an denen mindestens 6 Busse pro Stunde oder Expressbuslinien verkehren, außerdem bei Neubauten von Kreuzungen und geplanten Umprogrammierungen von Ampeln, um schnellstmöglich positive Effekte zu erzielen. Perspektivisch sollen alle Ampelanlagen mit Busbetrieb auf Vorrangschaltungen umgestellt werden. Dabei soll die **Ampelvorrangschaltung an allen Ampeln, an denen eine Metrobuslinie verkehrt, spätestens im Jahr 2025** installiert sein.
- Alle zukünftigen und bereits installierten Ampelvorrangschaltungen in Hamburg **müssen konsequent für den Busverkehr ausgerichtet werden**, sodass die Ampel für den Busverkehr erst auf Rot schaltet, wenn der Bus die Kreuzung

überquert und sich abgemeldet hat. Der derzeitige Standard der Busvorrangschaltungen beschränkt sich darauf, dass die Grünphase für die Richtung, aus der der Bus kommt, etwas länger ist. Gerade wird auf der Metrobuslinie 26 zwischen Farmsen und Bahnhof Rahlstedt eine neue Technik für die Bevorrechtigung von Bussen erprobt. Diese heißt BiDiMoVe (Bidirektional, multimodal, vernetzt) und berücksichtigt den aktuell gültigen Fahrplan sowie die aktuelle Pünktlichkeit der Busse, die ihren momentanen Standort an die nächste Ampel senden. Damit können in Zukunft noch gezielter bestimmte Busse, wie zum Beispiel Busse mit Verspätung, bevorrechtigt werden. Zudem wird den Busfahrer*innen genau angezeigt, wann die Ampel grün wird. Damit können die Busfahrer*innen zum Beispiel die Ein- und Ausstiegszeiten besser koordinieren, um die Ampel noch bei Grün zu passieren.

- Diesen Stand der Technik wollen wir nach erfolgreicher Testphase in Zusammenarbeit mit den beteiligten Verkehrsunternehmen als Standard in Hamburg für Busvorrangschaltungen einführen.
- Zudem können sogenannte Pförtnerrampen an einigen Stellen sinnvoll sein. Diese halten bei Staubildung den nachfolgenden Verkehr so lange auf, bis die Fahrzeuge davor weggefahren sind und sich der Stau aufgelöst hat.

- **Ausbau von deutlich mehr Busspuren entlang von mindestens vierspurigen Straßen** (nicht nur vor Kreuzungen), an denen tagsüber mindestens 6 Busse pro Stunde je Richtung oder Expressbusse verkehren.
- **Solche Busspuren sind im Zusammenhang mit den Ampelvorrangschaltungen** für den Busverkehr am sinnvollsten, da dann die Ampelanfahrt der Busse und die Grünphasen der Ampeln aufeinander abgestimmt sind und die Ampelvorrangschaltung am effektivsten ausgenutzt werden kann.

- **Busschleusen vor Kreuzungen** sollten vermehrt eingerichtet werden, wenn sich im Straßenbereich nicht ausreichend Platz für eine durchgehende Busspur findet. So kann der Busverkehr dennoch an sich aufstauenden Fahrzeugen vorbeigeleitet werden. Hierfür bieten sich zum Beispiel auch vorhandene, weniger belastete Fahrstreifen wie Abbiegespuren an. Dies ist ebenfalls am **wirksamsten in Kombination mit Ampelvorrangschaltungen, bei denen der Bus vor dem Individualverkehr die Kreuzung passiert.**

- **Neubau oder Umwandlung von bestehenden Haltestellen in Buskaps (Haltestellen am Straßenrand ohne eine Busbucht) mit Bussonderbord** (besonderer höherer Kantstein), das für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg der Fahrgäste sorgt. Die

Haltestellen sollen nach Möglichkeit **hinter Kreuzungen bzw. Ampeln eingerichtet werden**, damit die Busse ohne weitere Verzögerungen durch die Rotphase der Ampel nach dem Ein- und Ausstieg der Fahrgäste direkt weiterfahren können. Auch hierbei sind die Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen.

Wir **fordern die BVM und den LSBG auf**, die genannten Maßnahmen als Grundsatz bei den Planungen von Straßeninfrastruktur zu berücksichtigen. Zudem sollen innerhalb der nächsten zwei Jahre mindestens zwei Straßenabschnitte nach den beschriebenen Kriterien umgebaut werden.

Hier sind einige **Beispiele** genannt, an denen die Umsetzung der genannten Maßnahmen möglich und sinnvoll wären:

o Robertschumannbrücke/Rennbahnstraße

Hier verkehren folgende Buslinien:

- Linie 23 (montags bis freitags tagsüber alle 5 Minuten, samstags und sonntags tagsüber alle 10 Minuten)
- Linie X32 (alle 20 Minuten zum Bf. Bergedorf)
- Linie 213 (montags bis samstags tagsüber alle 10 Minuten, sonst alle 20 Minuten)
- Linien 160 und 260 (zeitweilig)

o Ahrensburger Straße/Wandsbeker Marktstraße (B75)

- Die Metrobuslinie 9 fährt hier tagsüber montags bis sonntags alle 10 Minuten und montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten alle 5 Minuten.
- Zudem verkehren zwischen den Haltestellen Wandsbek Markt und Wandsbeker Chaussee folgende Buslinien:
 - Linie 213 (montags bis samstags tagsüber alle 10 Minuten, sonst alle 20 Minuten)
 - Linie 261 (montags bis samstags tagsüber alle 20 Minuten, sonntags alle 40 Minuten)
 - Linie X32 Richtung Bf. Bergedorf (alle 20 Minuten)
 - Linie 116 (montags bis freitags tagsüber alle 15 Minuten und in der Berufsverkehrszeit alle 10 Minuten, sowie samstags und sonntags alle 15 Minuten)

o Luruper Chaussee/ Bahrenfelder Chaussee/Stresemannstraße

Hier verkehren folgende Buslinien:

- Metrobuslinie 3 (montags bis samstags tagsüber alle 5 Minuten, sonst alle 10 Minuten)
- Metrobuslinie 2 (montags bis sonntags tagsüber alle 10 Minuten)
- Linie X3 (montags bis sonntags tagsüber alle 10 Minuten)

o Koppelstraße/Julius-Vossler-Straße

Hier verkehren folgende Buslinien:

- Metrobuslinie 22 (montags bis sonntags tagsüber alle 10 Minuten und montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit alle 7 bis 8 Minuten)
- 281 (montags bis samstags tagsüber alle 10 Minuten und sonntags alle 20 Minuten)
- 392 (montags bis freitags tagsüber alle 30 Minuten)

o Rodigallee

Hier verkehren folgende Buslinien:

- Linie 10 (alle 10 Minuten)
- Linie 263 (alle 10 Minuten)
- LKinie X22 (alle 10 Minuten)

o Harburger Chaussee / Georg-Wilhelm-Straße / Mengestraße

Hier verkehren folgende Buslinien:

- Linie 13 (alle 5 Minuten)
- Auf unterschiedlichen Teilabschnitten
 - Linie 155 (alle 20 Minuten)
 - Linie 156 (alle 20 Minuten)
 - Line 152 (alle 20 Minuten)