

A15 Neufassung: Zuverlässig ans Ziel – dem Busverkehr mehr Priorität geben

Gremium: LAG Mobilität und Verkehr
Beschlussdatum: 19.03.2024
Tagesordnungspunkt: 9 Anträge

Antragstext

1 Um den Busverkehr zuverlässiger, komfortabler, pünktlicher und schneller und
2 damit attraktiver zu gestalten, fordern wir Grünen daher, folgende Maßnahmen in
3 der Infrastrukturplanung zu forcieren. Bei allen genannten Maßnahmen sollen
4 möglichst konfliktarme Lösungen für die Wegeführung des Umweltverbundes gefunden
5 werden.

- 6 • Einrichtung von Ampelvorrangschaltungen prioritär an deutlich mehr Ampeln
7 bzw. Kreuzungen. Ziel soll es sein, bis 2030 an 400 weiteren Ampeln
8 Busvorrangschaltungen zu installieren und dabei möglichst ein Netz von
9 Korridoren zu etablieren, die wichtige Buslinien umfassen. Zudem soll bei
10 der Neuprogrammierung von Ampeln darauf geachtet werden, dass Busse mehr
11 Priorität genießen. Mit diesem Projekt sollte so zeitnah wie möglich
12 begonnen werden, damit positive Effekte für den Busverkehr schon zeitnah
13 sichtbar sind. Langfristig sollte weiterhin das Ziel sein, dass an allen
14 Ampeln, an denen Busse längs fahren mit solch einer Ampelvorrangschaltung
15 ausgestattet werden.
- 16 • Ziel ist es zudem, die Technik der Busvorrangschaltung zu verbessern. Die
17 Busse müssen durch die neue Technik bedarfsgerechter und deutlich besser
18 priorisiert werden. Im Rahmen eines derzeit laufenden Projekts, was auf
19 den Erfahrungen von BiDiMove aufbaut, wird geprüft, welcher Technikansatz
20 eingesetzt werden muss, um die vorgenannten Ziele zu erreichen. Die
21 Ergebnisse dieses Projekts sollen die Grundlage dafür sein, dass ab 2025
22 ein Roll-out der neuen digitalen Buspriorisierung sukzessive erfolgt.

23 Auch die schon vorhandenen Ampelvorrangschaltungen sollen in Zukunft noch besser
24 den Bus priorisieren, damit die Busse überall von besserer Ampelvorrangschaltung
25 profitieren. Daher soll bei Straßenplanungen, die auch Kreuzungen/Ampeln
26 betreffen, an denen es schon Ampelvorrangschaltungen gibt, überprüft werden, wie
27 mit geringem Aufwand diese so umprogrammiert werden können, sodass die Busse
28 noch besser priorisiert werden können.

- 29 • Wir haben in dieser Legislaturperiode an der Steinstraße, am
30 Jungfernstieg, an der Max-Brauer-Allee und auf der Reeperbahn
31 (stadteinwärts) Busse priorisiert. Wir haben ebenfalls im Rahmen der
32 Baumaßnahme der U5 Busse Richtung Barmbek auf eigener Infrastruktur
33 während einer Baumaßnahme unterstützt. Wir wollen auch in Zukunft weitere
34 eigenständige Infrastruktur für Busse schaffen, um diese bedarfsgerecht zu
35 priorisieren. Diese Busspuren sollen auch mit Ampelvorrangschaltung
36 ausgestattet werden.
- 37 • Busschleusen vor Kreuzungen sollten vermehrt eingerichtet werden, wenn
38 sich im Straßenbereich nicht ausreichend Platz für eine durchgehende
39 Busspur findet. So kann der Busverkehr dennoch an sich aufstauenden

40 Fahrzeugen vorbeigeleitet werden. Hierfür bieten sich zum Beispiel auch
41 vorhandene, weniger belastete Fahrstreifen wie Abbiegespuren an. Dies ist
42 ebenfalls am wirksamsten in Kombination mit Ampelvorrangschaltungen, bei
43 denen der Bus vor dem Individualverkehr die Kreuzung passiert.

- 44 • Neubau oder Umwandlung von bestehenden Haltestellen in Buskaps
45 (Haltestellen am Straßenrand ohne eine Busbucht) mit Bussonderbord
46 (besonderer höherer Kantstein), das für einen barrierefreien Ein- und
47 Ausstieg der Fahrgäste sorgt. Die Haltestellen sollen nach Möglichkeit
48 hinter Kreuzungen bzw. Ampeln eingerichtet werden, damit die Busse ohne
49 weitere Verzögerungen durch die Rotphase der Ampel nach dem Ein- und
50 Ausstieg der Fahrgäste direkt weiterfahren können. Auch hierbei sind die
51 Belange des Radverkehrs zu berücksichtigen.

52 Wir fordern die BVM bzw. dem LSBG auf, die genannten Maßnahmen als Grundsatz bei
53 den zukünftigen Straßenplanungen und Umbauten in der Stadt zu berücksichtigen
54 Erste Maßnahmen sollten dazu zeitnah in der Stadt sichtbar sein.

Begründung

Der Ausbau des ÖPNV ist ein wesentlicher Bestandteil der Mobilitätswende und leistet damit einen essenziellen 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.

Unterstützer*innen

Uwe Halpap (KV Hamburg-Wandsbek); Otfried Hilbert (KV Hamburg-Wandsbek); Ulrich Middendorf (KV Hamburg-Eimsbüttel); Norbert Fleige (KV Hamburg-Bergedorf); Fabio Nicolas Detmer (KV Hamburg-Bergedorf); Monika Linek (KV Hamburg-Nord); Dieter Obele (KV Hamburg-Mitte); Gudrun Schittek (KV Hamburg-Harburg); Jim Martens (KV Hamburg-Eimsbüttel); Mechthild Weber (KV Hamburg-Wandsbek); Ute Twisselmann (KV Hamburg-Wandsbek); Pia Scherhauser (KV Hamburg-Bergedorf); Lars Boettger (KV Hamburg-Altona); Lena Schwarzer (KV Hamburg-Eimsbüttel); Jaqueline Reusch (KV Hamburg-Bergedorf); Ute Groll (KV Hamburg-Altona)