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

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

Antragstext

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

- Einrichtung von Ampelvorrangschaltungen prioritär an deutlich mehr Ampeln bzw. Kreuzungen. Ziel soll es sein, bis 2030 an 400 weiteren Ampeln Busvorrangschaltungen zu installieren und dabei möglichst ein Netz von Korridoren zu etablieren, die wichtige Buslinien umfassen. Zudem soll bei der Neuprogrammierung von Ampeln darauf geachtet werden, dass Busse mehr Priorität genießen. Mit diesem Projekt sollte so zeitnah wie möglich begonnen werden, damit positive Effekte für den Busverkehr schon zeitnah sichtbar sind. Langfristig sollte weiterhin das Ziel sein, dass an allen Ampeln, an denen Busse längs fahren mit solch einer Ampelvorrangschaltung ausgestattet werden.

- Ziel ist es zudem, die Technik der Busvorrangschaltung zu verbessern. Die Busse müssen durch die neue Technik bedarfsgerechter und deutlich besser priorisiert werden. Im Rahmen eines derzeit laufenden Projekts, was auf den Erfahrungen von BiDiMove aufbaut, wird geprüft, welcher Technikansatz eingesetzt werden muss, um die vorgenannten Ziele zu erreichen. Die Ergebnisse dieses Projekts sollen die Grundlage dafür sein, dass ab 2025 ein Roll-out der neuen digitalen Buspriorisierung sukzessive erfolgt.

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

- Wir haben in dieser Legislaturperiode an der Steinstraße, am Jungfernstieg, an der Max-Brauer-Allee und auf der Reeperbahn (stadteinwärts) Busse priorisiert. Wir haben ebenfalls im Rahmen der Baumaßnahme der U5 Busse Richtung Barmbek auf eigener Infrastruktur während einer Baumaßnahme unterstützt. Wir wollen auch in Zukunft weitere eigenständige Infrastruktur für Busse schaffen, um diese bedarfsgerecht zu priorisieren. Diese Busspuren sollen auch mit Ampelvorrangschaltung ausgestattetet werden.

- 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 bzw. dem LSBG auf, die genannten Maßnahmen als Grundsatz bei den zukünftigen Straßenplanungen und Umbauten in der Stadt zu berücksichtigen 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 Scherhaufer (KV Hamburg-Bergedorf); Lars Boettger (KV Hamburg-Altona); Lena Schwarzer (KV Hamburg-Eimsbüttel); Jaqueline Reusch (KV Hamburg-Bergedorf); Ute Groll (KV Hamburg-Altona)