



## „Busbeschleunigungsprogramm“

oder besser

# Optimierung des Busverkehrs in Hamburg

(Stand: 24. November 2014)

Eine Beschreibung der aktuellen Situation des Hamburger Busverkehrs sowie seiner heutigen Problemlagen. Daraus werden die notwendigen Maßnahmen zu seiner Optimierung abgeleitet sowie deren Wirkung und deren Nutzen beschrieben.

Ziel der heute als „Busbeschleunigungsprogramm“ bezeichneten Optimierungsmaßnahmen ist die dringliche Beseitigung der auf vielen Buslinien vorhandenen und weiter einschränkenden Kapazitätsengpässe und Hemmnisse. Gleichmaßen wird damit für die Zukunft das Ziel verfolgt, alle notwendigen Voraussetzungen für einen attraktiven und vor allem leistungsfähigen Busverkehr zu schaffen, der auch längerfristig die künftig steigenden Fahrgastzahlen qualitativ und quantitativ aufnehmen kann.

Dipl. Ing. Ulrich Sieg

Vize-Präsident des Hanseatischen Ingenieurs Club (HIC)

## Kurzfassung

Seit 8 Jahren hat Hamburg wie kaum eine andere Stadt in Deutschland im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen und Bahnen einen erfreulichen Anstieg der Fahrgastzahlen um durchschnittlich mehr als 2% jährlich zu verzeichnen. Erfreulich deshalb, weil der Umstieg auf den ÖPNV die Lebensbedingungen in der Stadt durch weniger Schadstoffe und weniger Lärm weiter verbessert. Dies verlangt dringlich auch die von der EU verordnete Luftreinhaltung. Mehr Fahrgäste hieß in den letzten Jahren aber auch, dass die Leistungsfähigkeit und damit die erforderliche Beförderungskapazität der Busse und Bahnen in den vergangenen Jahren stetig angepasst werden musste. Besonders auf den Metrobuslinien ist dies jedoch zunehmend an Grenzen gestoßen, weil die vorhandene Infrastruktur der städtischen Straßen, Kreuzungen, Haltestellen und Ampelschaltungen keine weiteren Leistungssteigerungen durch noch kürzere Takte und noch größere Busse mehr zulässt. Ein weiteres Wachstum der Fahrgastzahlen kann somit nicht mehr problemlos quantitativ und qualitativ mit negativen Folgen für den ÖPNV und die Mobilität in der Stadt aufgefangen werden. Abhilfe schaffen hier die andernorts bereits erfolgreich eingesetzten Maßnahmen des sogen. „Busbeschleunigungsprogramms“.

Insbesondere die Linienwege der stark ausgelasteten Metrobuslinien müssen deshalb durch geeignete bauliche und technische Maßnahmen für den Busverkehr weiter optimiert werden. Das dafür erforderliche Maßnahmenpaket, das statt der Bezeichnung „Busbeschleunigung“ besser als „Optimierung des Busverkehrs“ bezeichnet werden sollte, ist wegen der bereits heute bestehenden Engpässe und Hemmnisse auf vielen Linienwegen der Metrobusse unverzichtbar. Gleichzeitig werden damit die Voraussetzungen für die weitere Modernisierung des Busverkehrs, vor allem aber die Voraussetzungen für die Erhöhung seiner Leistungsfähigkeit und somit seiner Beförderungskapazitäten geschaffen. Hiermit wird gleichermaßen die Zukunftsfähigkeit bei weiter steigenden Fahrgastzahlen und weiter verbesserter Mobilität sichergestellt.

Durch das Zusammenwirken einer Reihe von baulichen und technischen Maßnahmen kann die Leistungsfähigkeit, was gleichbedeutend für die Erhöhung des Kapazitätsangebotes steht, je nach Linie um 20 bis 30 Prozent erhöht werden. Dass dies jedoch auch mit temporären Baustellen und vorübergehenden Unannehmlichkeiten für Anlieger, Geschäfte und Autofahrer verbunden ist, liegt auf der Hand. Dennoch sind diese Maßnahmen, die in der nachfolgenden Langfassung detailliert beschrieben werden und deren Nutzen aufgezeigt wird, dringend notwendig. Erst ihr Zusammenwirken stellt die Optimierung des Busverkehrs sowie

dessen Zukunftsfähigkeit sicher. Andere Städte, wie z.B. München, Stuttgart und Hannover, haben die derzeit in Hamburg bereits umgesetzten bzw. weiter geplanten Maßnahmen zur „Optimierung des Busverkehrs“ bereits erfolgreich hinter sich. München hat gerade Maßnahmen auf zwei weiteren Linien beschlossen. Hamburg erfindet das Rad somit nicht neu, sondern übernimmt nunmehr die bereits bewährten Vorgehensweisen und Maßnahmen anderer Städte.

Ein sofortiger Stopp der „Busbeschleunigung“, wie er aktuell von einigen Oppositionsparteien und vielen Anliegern gefordert wird, und neuerdings sogar durch eine Volksinitiative angestrebt werden soll, würde die heute bereits dringliche Kapazitätsausweitung auf den Metrobuslinien nicht nur verhindern, sondern auch deren Zukunftsfähigkeit zu Nichte machen. Und dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Fahrgastzahlen weiter steigen und die ersten Erfolge auf der wichtigen Metrobuslinie 5 nach Abschluss aller Baumaßnahmen mit einer um 6 Minuten verkürzten Fahrzeit und deutlich verbessertem Kapazitätsangebot bereits eingetreten sind. Besonders auf dem höchstbelasteten gemeinsamen Abschnitt der Linien 4 und 5 - zwischen Bezirksamt Eimsbüttel und dem ZOB – konnten die bisherigen Engpässe mit einem verbesserten 25-prozentigen Kapazitätsangebot bereits erfolgreich beseitigt werden. Konkrete Erfolge sind somit bereits heute nachweisbar! Auch wenn die Kosten für diese Gesamtmaßnahme mit 27 Mio. € angegeben werden, stehen dabei nicht die erzielten 6 Minuten Fahrzeitverkürzung (statt 39 nun 33 Min.) besonders im Vordergrund, sondern der Ausbau des Kapazitätsangebotes um 25 Prozent auf Europas stärkster Buslinie.

Den Stopp der Busbeschleunigung, wie teilweise begründet, mit dem ebenfalls notwendigen und auch gewollten Ausbau des Hamburger Schienennetzes zu erklären, wäre ebenso fahrlässig. Denn erste Abschnitte wären allerfrühestens Mitte der 2020er Jahre fertig. Somit ist bis dahin die „Optimierung des Busverkehrs“ mit einem Bündel von spezifizierten Maßnahmen und damit einhergehender Erhöhung der Leistungsfähigkeit je nach Linie von bis zu 30 Prozent zwingend. Ein Stopp würde die heutigen Probleme nur weiter verschärfen. Wie sonst sollten die heutigen Engpässe beseitigt und die weiter steigenden Fahrgastzahlen bis mindestens 2025 „aufgefangen“ werden? Darauf gibt es von allen Kritikern der „Busbeschleunigung“ bisher keine Antworten.

Rein politisch und taktisch motivierte oder aus persönlicher Betroffenheit der Anlieger resultierende Beweggründe gegen die „Optimierung des Busverkehrs“ erscheinen deshalb aus fachlicher Sicht fehl am Platze. Hamburg würde zudem seinen bisher guten Ruf, eine der besten Verkehrsorganisationen unter den großen internationalen Metropolen zu haben, klar verlieren. Viel schlimmer noch wäre aber die fehlende Zukunftssicherheit seines Busverkehrs, vor allem in Anbetracht der

weiter wachsenden Stadt und deren zunehmenden Mobilitätsanforderungen und -erwartungen seiner Bürger. Zudem hat Hamburg nach Berlin in Deutschland das zweitgrößte Busnetz mit jährlich über 300 Millionen Fahrgästen, die zu Recht einen umweltfreundlichen, attraktiven und leistungsfähigen sowie zukunftsfähigen ÖPNV in ihrer Stadt erwarten.

## Einleitung

Kaum ein Thema beschäftigt die Gemüter der Hamburger derzeit so stark wie das sogen. „Busbeschleunigungsprogramm“. Lautstarke Proteste von Anliegern, Geschäftsinhabern und Oppositionsparteien gegen die „Busbeschleunigung“ des Hamburger Senats beherrschen immer öfter die zumeist negative Presseberichterstattung. Die Ablehnung wird allzu oft sehr emotional geführt und wird fachlich noch nicht einmal begründet. Zu erklären ist dies vermutlich mit fehlender Kenntnis über Art, Umfang und Wirkung der einzelnen Maßnahmen, jedoch vermutlich auch aus politisch motivierten Gründen mit Blick auf den beginnenden Bürgerschaftswahlkampf. Die Ablehnung zeigt aber auch die Sorgen der Anlieger um Sicherheit und Zusatzbelastungen sowie vor Veränderungen in ihrem Stadtteil bzw. in ihrem direkten Wohnumfeld. Allzu oft werden deshalb auch einzelne Vor-Ort-Maßnahmen heftig kritisiert. Auch wird immer wieder behauptet, dass lediglich die Vorrangschaltung der Ampeln durch die Busse ausreichen würde. Dies greift jedoch völlig zu kurz, denn was nützt es dem Bus, wenn er trotz seiner Bevorrechtigung die Ampel wegen anderer Engpässe und Staus nur sehr verzögert erreicht. Deshalb führt allein der ganzheitliche Ansatz mit einer Reihe von bereits andernorts erfolgreich nachgewiesener baulicher und technischer Optimierungsmaßnahmen zum Erfolg, denn der vorhandene (und teils sehr enge) Straßenraum ist bei weiterem Wachstum nicht erweiterbar oder vermehrbar.

Bei allen Auseinandersetzungen der Parteien zur Busbeschleunigung kommt erschwerend der beginnende Wahlkampf zur Bürgerschaftswahl im Februar 2015 hinzu, der augenscheinlich ein sachliches Ringen um die besten Lösungen derzeit völlig verhindert.

Nachfolgend soll deshalb zur Versachlichung des Themas aus neutraler und fachlicher Sicht der Verkehrsplaner und -Ingenieure aufgezeigt und detailliert beschrieben werden, welche Maßnahmen und insbesondere welche Effekte das Projekt „Busbeschleunigung“ beinhaltet und warum dieses für Hamburg unverzichtbar ist. Immerhin werden in Hamburg mit etwa 1500 Bussen jährlich mehr als 300 Mio. Fahrgäste, mit weiter steigender Tendenz, auf ca. 150 Linien befördert. Der größte Anteil der Fahrgäste entfällt davon auf Metrobuslinien. Somit muss bei aller örtlichen Kritik von Anliegern gegen das Busbeschleunigungsprogramm immer wieder deutlich herausgestellt werden, welche Bedeutung der gesamte Busverkehr in Hamburg hat. Denn die täglich bis zu 1 Millionen Fahrgäste haben einen berechtigten Anspruch darauf, umweltfreundlich, komfortabel und zügig mit Bussen durch ihre Stadt befördert zu werden.

Außerdem ist nochmals deutlich hervorzuheben, dass vergleichbare Städte, wie z.B. München, Hannover und Stuttgart sowie weitere Städte im In- und Ausland, die sogen. Busbeschleunigung – und dies ist objektiv nachprüfbar- bereits vor Jahren mit großem Erfolg umgesetzt haben. Hamburg erfindet das Rad somit keinesfalls neu und hat nach Ansicht von Verkehrsexperten hier offenkundig einen erheblichen Nachholbedarf.

## **Ausgangslage und Zielsetzung**

Seit 8 Jahren sind in Hamburg die Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen erfreulicherweise jährlich um durchschnittlich mehr als 2 Prozent gestiegen. Auf einigen Metrobuslinien sogar erheblich mehr. Erfreulicherweise deshalb, weil durch den nachhaltigen Umstieg vom Pkw auf Busse und Bahnen die Lebensqualität in der Stadt durch weniger Schadstoffausstoß und weniger Lärm deutlich verbessert wird. Die absehbar weiter steigenden Fahrgastzahlen sind daher sehr zu begrüßen und als Ziel des Senats sowie seiner Vorgängersenate auch gewollt, zumal die spezifische Schadstoffmenge eines Fahrgastes im Bus lediglich ein Drittel gegenüber der eines Pkw-Insassen beträgt.

Allerdings klagen sowohl die Fahrgäste als auch die Öffentlichkeit immer wieder über zu volle Busse und Bahnen in den Hauptverkehrszeiten und auf bestimmten Linienabschnitten. Bereits seit Jahren ist deshalb deren Leistungsfähigkeit, also deren Kapazitätsangebot, z.B. durch größere Busse und längere U- und S-Bahnzüge sowie durch weitere Taktverkürzungen stetig an die Nachfrage angepasst worden. Diese Anpassungsmaßnahmen stoßen aktuell allerdings insbesondere auf den Metrobuslinien während der Hauptverkehrszeiten an Grenzen, weil die auf deren Linienwegen liegende und bereits „ausgeknautschte“ städtische Straßeninfrastruktur keine weiteren betrieblichen und verkehrlichen Leistungssteigerungen mehr möglich machen. Um die heute bereits an verschiedenen Stellen bestehenden Engpässe und Hemmnisse beseitigen zu können, bedarf es erheblicher baulicher und technischer Anpassungsmaßnahmen, die erst in ihrem Zusammenwirken die angestrebte Optimierung des Busverkehrs sicherstellen. Dabei ist wie oben beschrieben insbesondere die Straßeninfrastruktur, z.B. mit der Breite und Anzahl der Fahrbahnen, der Möglichkeit Busspuren einzurichten, der verbesserten Kreuzungsgestaltung, längeren Haltestellen sowie einer für den Bus (und den mitfließenden Verkehr) bedarfsgerechten Ampelschaltung sehr entscheidend für die Leistungsfähigkeit einer Buslinie. Für die oben beschriebene dringlich notwendige Leistungssteigerung auf den Metrobuslinien ist es als Voraussetzung deshalb zwingend, die Wege dieser hochbelasteten Linien durch ein Bündel von geeigneten Maßnahmen anzupassen und damit für den Busverkehr, jedoch auch unter

Berücksichtigung des übrigen Straßen-, Fahrrad- und Fußgängerverkehrs, zu optimieren. Alle diese Maßnahmen sind für die Beseitigung heutiger Engpässe sowie für die Bewältigung künftiger Fahrgastzahlensteigerungen für die weiter wachsende Stadt und für die steigenden Mobilitätsanforderungen und -erwartungen unabdingbar.

Mit dem Projekt „Busbeschleunigung“ wird somit jetzt auch in Hamburg konsequent das Ziel verfolgt und umgesetzt, dessen Leistungsfähigkeit nicht nur deutlich zu erhöhen und damit attraktiv zu erhalten sondern auch zukunftsfähig zu gestalten.

## **Busbeschleunigung muss erklärt werden**

Der Begriff „Busbeschleunigung“ ist für die Öffentlichkeit nicht gerade gut gewählt worden und hat zu Missverständnissen und Fehlinterpretationen geführt. Dennoch werden dessen umfangreiche Maßnahmen von den Planern der Verkehrsbranche als Fachbegriff so verwendet. Im Folgenden wird zum besseren Verständnis deshalb nur noch von „Optimierung des Busverkehrs“ gesprochen, was dessen Maßnahmen im eigentlichen Sinne sind.

Bei der „Optimierung des Busverkehrs“ geht es weder um hohe Beschleunigungswerte während des Anfahrvorgangs der Busse, noch um hohe Spitzengeschwindigkeiten. Sondern es geht ausschließlich darum, den Fahrtablauf der Busse auf ihren Linienwegen möglichst störungsfrei vom übrigen Verkehr und vor allem stabil im vorgesehenen und zumeist engen Fahrplankontakt sicherzustellen, mit Halt möglichst nur noch an Haltestellen. Und genau dies wird derzeit, insbesondere auf den Metrobuslinien, wegen der dort vielfach vorhandenen Engpässe oft nicht erreicht. Die Busse kommen oftmals nur unregelmäßig und mit teilweise erheblichen Verspätungen und ungünstiger Kapazitätsauslastung durch. Zu erklären ist dies beispielhaft damit, dass die Busse in den Hauptverkehrszeiten mit dann kurzen Fahrplankontakten wegen der vorhandenen Engpässe und Hemmnisse (z.B. zu häufiger Halt an roten Ampeln) auf die vorausfahrenden Busse immer wieder „auflaufen“ und dann im Pulk hintereinander herfahren. Folge hiervon ist generell, und dies war (!) bis zum Abschluss der Umbaumaßnahmen auch auf der Metrobuslinie 5 so, dass der erste Bus übervoll, der zweite mäßig voll und der dritte fast leer ist. Hierdurch wird die wertvolle vorhandene (!) Kapazität an Sitz- und Stehplätzen regelrecht „verschenkt“, denn die Busse fahren dann auf der Linie oft leer hintereinander her. Dies gilt es mit den Maßnahmen der „Optimierung des Busverkehrs“ gezielt zu verhindern.

Und genau dies ist seit Abschluss sämtlicher baulicher und technischer Maßnahmen auf der Metrobuslinie 5 bereits mit Erfolg realisiert worden, denn durch die Maßnahmen wurde der gesamte Fahrtablauf umfassend optimiert. Auf der gesamten Linie sowie besonders auf dem gemeinsamen Linienweg mit der Linie 4, zwischen Bezirksamt Eimsbüttel und ZOB, wird bereits für den Status quo eine deutliche Verbesserung der Streckenleistungsfähigkeit und damit des Platzangebotes erreicht, mit einer attraktivitätssteigernden Fahrzeitverkürzung von 6 Minuten von Niendorf-Markt bis in die City. Auch wenn die Hamburger Presse titelte „27 Millionen Euro für 6 Minuten“ muss an dieser Stelle besonders deutlich auf den Punkt gebracht werden, dass die mit 27 Millionen Euro finanzierten Maßnahmen insbesondere einen Schub von 25 Prozent Kapazitätserhöhung realisieren. Und dies für eine der stärksten Buslinien Europas mit mehr als 60.000 Fahrgästen täglich .

## **Maßnahmen zur „Optimierung des Busverkehrs“**

Nachfolgend werden die wesentlichen Maßnahmen, die für eine „Optimierung des Busverkehrs“ maßgeblich sind, beschrieben und deren Nutzeffekte aufgezeigt. Je nach Linie und je nach deren spezifischen Erfordernissen werden diese dort umgesetzt. Vornehmlich sind dies bauliche Veränderungen und Anpassungen der städtischen Infrastruktur auf den Linienwegen der Busse, die in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde, der Stadtentwicklungsbehörde, den Verkehrsunternehmen, dem HVV und der Polizei federführend von der FHH durch den Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) umgesetzt werden. Die Bezirke sind bei vor Ort-Maßnahmen ebenfalls einbezogen.

## **Zu den wesentlichsten Maßnahmen der „Optimierung des Busverkehrs“ zählen**

- die Einrichtung weiterer Busspuren, so dass die Busse an den häufigsten Staupunkten störungsfrei vorbeifahren können
- die Vorrangschaltung der Ampeln auf „grün“ durch den ankommenden Bus (sogen. LSA-Beeinflussung) , damit die Busse nicht mehr wie heute bis zu 30 Prozent ihrer Reisezeit vor roten Ampeln stehen müssen
- das Verlegen von Haltestellen, die sich heute oft vor Kreuzungen und damit vor Ampeln befinden, künftig hinter die Kreuzungen. Nach dem Ein- und



Ausstiegsvorgang kann der Bus sofort weiterfahren und hat keine Ampel mehr vor sich. Die Busse sollen somit künftig möglichst nur noch an Haltestellen halten!

- der Rückbau von heute schwer anfahrbaren und oft zu kurzen Busbuchten zu Haltestellen mit Halt direkt am Bordstein (sogen. Buskaps). Der Bus muss bei seiner Weiterfahrt nicht mehr auf Lücken im fließenden Verkehr warten und das Unfallrisiko wird damit verringert. Weiterhin wird ein verbesserter barrierefreier Einstieg ermöglicht sowie oftmals zusätzliche Parkplätze und mehr Platz für Fußgänger und Radwege geschaffen, weil die sogen. Bucht als Fläche nun entfällt.
- der Umbau von Kreuzungen, um den Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer „flüssiger“ zu gestalten, wie z.B. die Verlängerung von Abbiegespuren, damit die geradeaus fahrenden Busse (und Pkw) nicht mehr durch Rückstau behindert werden, und schließlich
- die Verlängerung von Bushaltestellen, damit statt der heutigen 12m-Busse künftig auch 18m-Gelenk-, 25m- Doppelgelenkbusse oder neue Großraumbusse mit ca. 22m-Länge dort eingesetzt werden und hier überhaupt halten können.

Flankierend werden zudem entlang der Metrobuslinie 5 zusätzlich ca. 30 stationäre Fahrkartenautomaten aufgestellt. Hierdurch wird der Busfahrer vom Fahrkartenverkauf entlastet und damit die Haltezeit an der Haltestelle verkürzt.

Alle beschriebenen sowie weiteren Einzelmaßnahmen führen in ihrem Zusammenwirken

- zu einem wesentlich gleichmäßigeren, stabileren, schnelleren und störungsfreieren Betriebsablauf auf dem gesamten Linienweg, und damit
- zur Vermeidung von Pulk-Bildungen, und damit
- zu einer deutlich besseren Ausnutzung der angebotenen Beförderungskapazität ( keine „verschenkten“ Kapazitäten)
- weiterhin schaffen diese Maßnahmen erst die Voraussetzungen für die Umsetzung weiterer Taktverkürzungen mit häufigeren Abfahrten an Haltestellen
- sie schaffen die Voraussetzungen für den Einsatz größerer (längerer) Busse mit mehr Kapazität auf den hochbelasteten Linien
- die Maßnahmen erzeugen durch weniger Halte an Ampeln, störungsfreier Fahrt auf Busspuren und flüssigerer Querung von Kreuzungen sowie

kürzeren Haltezeiten an Haltestellen nicht nur mehr Pünktlichkeit sondern insbesondere höhere durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten

- höhere Reisegeschwindigkeiten führen zu kürzeren Fahrzeiten von etwa 6 bis zu 12 Minuten (je nach Linie), und damit
- zu mehr (möglichen) Linien-Fahrten der gleichen Anzahl Busse, weil deren sogen. Umläufe (einmal den Linienweg hin und zurück) nunmehr 12 bis zu 24 Minuten schneller sind
- die Maßnahmen an den Haltestellen führen weiterhin zu Verbesserungen durch einen barrierefreien (niveaugleichen) Ein- und Ausstieg und dadurch zu einem schnelleren Fahrgastwechsel und somit auch zu geringeren Haltezeiten

In ihrer Gesamtheit führt dieses Maßnahmenbündel für den Hamburger Busverkehr auf den Metrobuslinien neben mehr Komfort und Attraktivität insbesondere zu deutlichen Fahrzeitgewinnen und insgesamt zu der dringend benötigten Steigerung der Streckenleistungsfähigkeit. Die damit erreichbare Erhöhung der Angebotskapazität an Sitz- und Stehplätzen reicht je nach Linie und deren Handlungsbedarf bis zu 30 Prozent. Dies schafft somit das Potential für künftige Fahrgastzahlensteigerungen.

## **Blick in vergleichbare Städte**

Gegenüber der Kritik von Anliegern, Geschäftsinhabern und den Oppositionsparteien muss immer wieder hervorgehoben werden, dass Metropole wie z.B. München, Stuttgart und Hannover sowie weitere in- und ausländische Städte, die oben ausführlich beschriebenen Maßnahmen zur „Optimierung des Busverkehrs“ bereits mit Erfolg umgesetzt haben und dies, wie das aktuelle Beispiel aus München zeigt, auch weiterhin tun. Dies wurde auch bereits in der Expertenanhörung des Verkehrsausschusses im Jahre 2011 deutlich, in der Vertreter der o.g. Unternehmen ihre positiven Einschätzungen und Erfahrungen mit der Busbeschleunigung, übrigens mit der gleichen Zielsetzung wie jetzt in Hamburg, vorgetragen haben. Hamburg hat dagegen aus allen zuvor beschriebenen Gründen aktuell einen erheblichen Nachholbedarf. Und warum sollte der Erfolg der anderen großen deutschen Städte sowie vieler weiterer deutscher und europäischer Städte nicht auch erfolgreich auf den Hamburger Busverkehr übertragbar sein? Auch die immer wieder in der öffentlichen Diskussion kritisierten hohen Kosten der Busbeschleunigung sowie der sog. begleitenden Maßnahmen im Umfeld der Baumaßnahmen entsprechen sowohl den Vorgehensweisen als auch den Erfahrungswerten der ÖPNV-Branche.

## **Proteste der Anlieger, Geschäftsinhaber und Oppositionsparteien**

Die Proteste der Bürger und Geschäftsinhaber als Anlieger der betroffenen Straßenzüge sind auf den ersten Blick wegen der notwendigen und teilweise wochenlangen Bauarbeiten vor Ort zwar begrenzt nachvollziehbar, deren Argumente wegen des Entfalls von einigen Parkplätzen und Bäumen in ihrem direkten Umfeld aber nicht. Auch die Sicherheit wird nach sorgfältiger Prüfung aller Experten aus den Fachbehörden nach dem Umbau gleich oder sogar besser gewährleistet. Als erforderlich erkannte Anpassungsmaßnahmen nach ersten Erfahrungen sind selbstverständlich vorzunehmen. Beschwerden von Bürgern zum Busbeschleunigungsprogramm sind nach Behördenaussagen gem. Presseberichten offenbar so gut wie keine eingegangen.

Zusammenfassend kann nach Ansicht aller Beteiligten Experten festgehalten werden, dass nach Abschluss aller Baumaßnahmen eine Verbesserung für alle, auch durch Folge- und Begleitmaßnahmen, eintritt. Beispiele dafür sind die Anlegung und Verbesserung von Radfahrstreifen, verbesserte Fahrbahnbelege, sichere Mittelinseln für Fußgänger, neue Beleuchtungen zur Verbesserung der Sicherheit sowie eine verbesserte Verkehrsführung vor Ort. Alle diese Maßnahmen waren und sind auch in den o.g. Städten Gegenstand der dortigen Umsetzungsprogramme mit positiven Erfahrungen. Wenn in Hamburg aktuell nun diese eher kleinteiligen zusätzlichen Begleitmaßnahmen jetzt besonders kritisiert werden, z.B. wegen zu hoher Kosten oder als nicht notwendig, wäre die spätere Nachholung ebenso in der Kritik, weil eben nicht von vornherein alles in einer (!) Maßnahme und mit nur einmaliger Baustelle und nur einmaliger Störung abgewickelt worden ist. Alle kennen derartige öffentliche Kritik: Erst kommt die Kabelverlegung, dann die Abwasserleitung und dann...Hier erscheint die aktuelle Umsetzungsmethodik die bessere zu sein.

Allerdings muss an dieser Stelle auch hervorgehoben werden, dass eine frühzeitige und umfassende Information und die zu führende Kommunikation mit den Betroffenen über die geplanten Baumaßnahmen verbessert werden kann. Hier gab es immer wieder Kritik. Auch wäre zu prüfen, ob die Bauarbeiten nicht zügiger umgesetzt werden können, z.B. durch verlängerte Tagesbaustellen. Ebenso ist die oft nicht abgestimmt erscheinende Koordination verschiedener Baustellen immer wieder Stein des Anstoßes. Auch hier müssen weitere Optimierungsmöglichkeiten und verbesserte Abläufe geprüft und gesucht werden, insbesondere sollte aber auch die frühzeitige öffentliche Information und Kommunikation erfolgen. Dennoch bleibt

festzuhalten, dass sowohl mit der dringlichen „Optimierung des Busverkehrs“ als auch einer für Hamburg geltenden Vielzahl von notwendigen Straßensanierungsmaßnahmen ein erheblicher Nachholbedarf aufzuholen ist, der allen in der Stadt über einen längeren Zeitraum viel abverlangt.

Allerdings gibt es noch einen weiteren wichtigen Punkt, der bei aller Diskussion über die „Optimierung des Busverkehrs“ nicht vergessen werden darf. Das sind die vielen Falsch- bzw. Zweite-Reihe-Parker, die immer öfter die teils engen Straßen auf den Linienwegen der Busse, z.B. in Winterhude, massiv blockieren. Diese Autofahrer sind sich offenbar nicht darüber im Klaren, was sie täglich den vielen bemühten Busfahrern und deren täglich tausenden Fahrgästen, den übrigen Verkehrsteilnehmern sowie der Umwelt durch ihr Zweite-Reihe-Parken oder sogar durch das Zuparken von Haltestellenbuchten damit antun. Hier braucht auch Hamburg geeignete Lösungen, dies dauerhaft zu unterbinden. Senat, Bezirke und Polizei sind deshalb besonders gefordert, diesen vielerorts immer noch unhaltbaren Zustand auch oder gerade im Sinne eines leistungsstarken und zuverlässigen Busverkehrs abzustellen.

## **Schlussbemerkungen**

Das Thema Verkehr ist im Vorfeld der Bürgerschaftswahl besonders präsent und für die Öffentlichkeit zunehmend kritisch besetzt. Dabei werden von den Parteien für den ÖPNV verschiedene Optionen zur künftigen Verkehrspolitik mit unterschiedlichen Lösungsansätzen eingebracht und propagiert. Zum einen ist es ein ca.100 Kilometer umfassendes Stadtbahnnetz mit besonders hohem Konfliktpotential in engen Straßenzügen für dessen Genehmigungsprozess für Bau und späteren Betrieb, zum anderen ist es eine neue unterirdische U-Bahn-Linie 5 sowie weitere erforderliche Ergänzungen der U- und S-Bahn-Netze. Diese Alternativen müssen, darin sind sich alle politischen Parteien und Fachleute offenbar zumindest aus ihrer jeweiligen Sicht und für ihren jeweiligen Vorschlag einig, hinsichtlich Durchsetzbarkeit mit sicherem Planungsrecht, dem Nachweis von Nutzen und Kosten, der Förderfähigkeit durch den Bund sowie der generellen Finanzierung sorgfältig geprüft und entscheidungsreif gemacht werden. Dabei muss aber auch allen klar sein, dass nach einschlägiger Erfahrung eine Inbetriebnahme von ersten (!) neuen schienengebundenen Streckenabschnitten allerfrühestens Mitte der 2020er Jahre zu realisieren ist, egal welche Lösungen auf welchen Relationen umgesetzt werden.

Bis dahin braucht Hamburg dringend die bauliche und technische Umsetzung der Maßnahmen des sogen. Busbeschleunigungsprogramms zur weiteren „Optimierung des Busverkehrs“ und des ÖPNV insgesamt. Und diese Optimierungsmaßnahmen sind kurz- bis mittelfristig sogar alternativlos, wie sonst sollten denn die heutigen

Engpässe auf den Linienwegen des bestehenden Busnetzes sowie die Kapazitätsprobleme beseitigt und die bis Mitte der 2020er Jahre weiter steigenden Fahrgastzahlen quantitativ und qualitativ „aufgefangen“ werden? Hierauf haben die Kritiker des sogen. Busbeschleunigungsprogramms bisher keine Antworten gegeben.

Aussagen der Oppositionsparteien zum „Unsinn“ und zur „überflüssigen“ und zur „wirkungslosen“ Busbeschleunigung, oder „wir würden dieses dilettantische Gemurkse sofort stoppen“, entbehren deshalb aus fachlicher Sicht jeglicher Grundlage. Für Hamburg ist deshalb eine sachliche Beratung und faire Auseinandersetzung zu einer zeitnah dringlich erforderlichen Optimierung des Busverkehrs, aber insbesondere auch zu einer grundsätzlichen künftigen Verkehrsstrategie, dringend geboten.

Was Hamburg wirklich braucht ist ein übergreifender Konsens der wichtigen politischen Parteien zur künftigen Verkehrspolitik, der als Rahmenplan auch langfristig stabil und verlässlich ist. Erst dann ist Hamburgs Ruf, bisher eine der vorbildlichsten Verkehrsorganisationen unter den großen Metropolen zu haben, auch zukünftig gerechtfertigt.