

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dorothee Martin, Ole Thorben Buschhüter, Matthias Czech, Gert Kekstadt, Dirk Kienscherf, Martina Koeppen, Lars Pochnicht, Frank Schmitt (SPD) und Fraktion**

**und**

**der Abgeordneten Martin Bill, Phyliss Demirel, Anna Gallina, René Gögge, Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) und Fraktion**

**Betr.: Dekadenstrategie Mobilität: HVV-Angebotsoffensiven und Ausbaubedarfe für die Busumsteigeanlagen und Busbetriebshöfe**

Mit der HVV-Angebotsoffensive II hat der rot-grüne Senat in der letzten Juniwoche das zweite Jahr infolge massive Leistungserweiterungen im HVV, beginnend zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019, vorgestellt. Zielsetzung dieser Maßnahmen, dem Einsatz von längeren Bussen und Bahnen und zusätzlichen Buslinien, mehr Komfort und deutlich dichterem Takte, ist es, die Attraktivität des ÖPNV weiter zu steigern und so den Verzicht auf den privaten Pkw zu erleichtern.

Bestandteil dieser Strategie ist ein Paradigmenwechsel, der so zum ersten Mal seit Jahrzehnten zum Tragen kommt: Wir laufen nicht länger nur der steigenden Nachfrage hinterher, sondern schaffen noch mehr Nachfrage durch einen massiven Ausbau der Angebote. Die Angebote im ÖPNV werden Schritt für Schritt so attraktiv gestaltet, dass sie im Vergleich zum Pkw die überzeugendere Mobilitätsvariante darstellen. Auf diese Weise wollen wir den Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich steigern, den begrenzten Straßenraum entlasten und den Schutz des Klimas vorantreiben. Der Klimaschutz profitiert von einer Stärkung des ÖPNV gleich in mehrfacher Hinsicht, denn Bahnen und Busse sind nicht nur effizienter im Energieverbrauch pro Passagier, sie werden auch umweltfreundlicher betrieben. U- und S-Bahnen fahren in Hamburg schon jetzt vollständig mit Strom aus regenerativer Energie. Und die Busflotten von HOCHBAHN und VHH sollen bis 2030 vollständig auf Busse mit emissionsfreien Antrieben umgestellt werden. Von 2020 an wird Hamburg nur noch Busse mit emissionsfreien Antrieben anschaffen, Ende 2018 wurde der erste serienreife Elektrobuss präsentiert.

Nachdem schon mit der HVV-Angebotsoffensive I zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 Kapazitätssteigerungen um bis zu 30 Prozent erreicht werden konnten, werden mit der Angebotsoffensive II bis 2021 noch einmal rund 20 Prozent hinzukommen. Gemessen in Platzkilometern betrug die Leistungsausweitung im Durchschnitt der Jahre 2012 bis 2018 jährlich 0,8 Prozent, mit den beiden Angebotsoffensiven im Durchschnitt der Jahre 2019 bis 2021 jährlich 6,0 Prozent. Die HVV-Angebotsoffensive II wird ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 bis 2021 realisiert werden und ein Finanzvolumen von über 100 Millionen Euro umfassen.

Bei der U-Bahn wird es unter anderem ab Dezember 2019 eine 10-Minuten-Taktgarantie von 5 bis 24 Uhr geben, ab Dezember 2020 eine 5-Minuten-Taktgarantie von 6 bis 21 Uhr montags bis freitags (samstags ab 9 Uhr). Die U3 wird in Wochenendnächten im 10-Minuten-Takt fahren. Darüber hinaus wird der 3-Minuten-Takt auf den Linien der U1 und U3 ausgeweitet. Auch bei der S-Bahn werden die Takte ver-

dichtet und die Betriebszeiten ausgeweitet, noch mehr Voll- und Langzüge eingesetzt und ab Dezember 2020 vollständig auf Kurzzüge verzichtet.

Bestandteil der Angebotsoffensive ist außerdem eine ganz erhebliche Ausweitung des Busangebots. Zusätzlich zu den existierenden Metro- und Stadtbussen werden zwei neue Busprodukte eingeführt: der Quartierbus – zur Erschließung vor allem der Randbereiche Hamburgs – und der Expressbus, der schnelle Verbindungen auf Strecken ohne Bahnangebot sicherstellen soll. Konkret sind unter anderem vier neue Expressbuslinien, zwei weitere Metrobuslinien, eine Quartierbuslinie und Taktverdichtungen auf den besonders wichtigen Metrobuslinien 1, 2, 4, 6 und 7 geplant. Daneben wird das Nachtbusangebot neu aufgelegt. Bestehende Buslinien sollen – beginnend in Harburg – teilweise 24 Stunden fahren. Auch eine Express-Nachtbuslinie auf der Strecke zwischen Innenstadt und Harburg wird es geben.

Gerade die enormen Angebotsausweitungen im Busverkehr werfen die Frage auf, wie die großen Busumsteigeanlagen und Zentralen Omnibusbahnhöfe (ZOBs) in den Hamburger Stadtteilen dem zunehmenden Busverkehr, auch mit größeren Bussen, und der Umstellung auf emissionsfreie Antriebe gewachsen sind, welche Anpassungen insoweit schon erfolgt sind und welche noch geplant sind und vorgenommen werden müssen. Gleiches gilt für die Kapazitäten der Busbetriebshöfe von HOCHBAHN und VHH.

**Die Bürgerschaft möge beschließen:**

**Der Senat wird ersucht,**

1. darzustellen, welche großen Busumsteigeanlagen/ZOB es in Hamburg gibt und welche Busbetriebshöfe HOCHBAHN und VHH und ihre Tochtergesellschaften den Busverkehr in Hamburg unterhalten,
2. ferner darzustellen, inwiefern deren Kapazitäten an die sich aus den bereits angekündigten und zukünftig weiteren Angebotsoffensiven und der geplanten Umstellung auf emissionsfreie Busse ergebenden Bedarfe anzupassen sind (einschließlich dem Bau zusätzlicher Busbetriebshöfe) und welche Absichten und Planungen es diesbezüglich bereits gibt beziehungsweise welche Maßnahmen bereits umgesetzt wurden,
3. der Bürgerschaft bis Ende des Jahres einen Zwischenbericht vorzulegen.