

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 12.12.19

und Antwort des Senats

Betr.: Konkretisierung des Hamburg-Taktes

Am 11. Dezember stellte der Erste Bürgermeister die Planungen zum Hamburg-Takt vor und verkündete die Neueinrichtung diverser Haltestellen und Buslinien.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Mobilität ist ein elementarer Bestandteil der Grundversorgung der Menschen und einer der zentralen Bausteine für eine hohe Lebensqualität in der Metropolregion Hamburg, aber auch für Hamburg als Wirtschaftsstandort.

Ziel des Senats ist es, dass trotz zunehmender Bevölkerung und einer Zunahme an Mobilität der private Pkw-Verkehr in Hamburg nicht weiter ansteigt, sondern eine Verlagerung hin zu einem klimaneutralen Umweltverbund, bestehend aus öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Rad- und Fußverkehr, erfolgt. Eine signifikante Verringerung des Anteils am motorisierten Individualverkehr (MIV) kann daher nur über ein besseres ÖPNV-Angebot erreicht werden, da dieser auch auf langen Strecken für alle Hamburgerinnen und Hamburger konkurrenzfähig zum privaten Pkw sein kann.

Mit dem Hamburg-Takt wurde ein Verkehrsangebot als Zielbild entwickelt, das hochattraktiv, überall in kürzester Zeit verfügbar, komfortabel und intuitiv ist. Zudem soll der Anteil des ÖPNV am Modal Split bei steigender Gesamtverkehrsleistung bis zum Jahr 2030 von 22 Prozent auf 30 Prozent steigen – umgerechnet bedeutet dies eine erforderliche Fahrgastzunahme bis zum Jahr 2030 um bis zu 50 Prozent.

Im Rahmen der Entwicklung des Hamburg-Takts wurden vom Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) und den jeweiligen Verkehrsunternehmen planerische Grundzüge erarbeitet mit dem Ziel, das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel in der kommenden Dekade massiv zu erweitern. Es wurde dabei eine verkehrliche Betrachtung der Auswirkungen von ergänzenden Fahrplanangeboten vorgenommen, um eine Abschätzung zu dem möglichen Fahrgastpotenzial zu ermitteln, das durch ein dichteres und attraktiveres Angebot insbesondere der Busverkehre in Hamburg direkt erreicht werden kann. Die übergeordneten Maßgaben aus diesem Zielkonzept sind in den kommenden Jahren vom HVV, den Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger zu konkretisieren und für die schrittweise Umsetzung vorzubereiten.

Bereits mit der Angebotsoffensive II, die seit dem 15.12.2019 umgesetzt wird, hat der Senat die ersten Schritte zur Einführung des Hamburg-Takts umgesetzt. Im MetroBus-Netz wurden mit der Einführung des Standards MetroBusPLUS, dem Einsatz von Großraumbussen auf den besonders stark nachgefragten Linien und insbesondere mit der Schaffung der neuen MetroBus-Linien 19 und 29 ganz erhebliche Angebotsverbesserungen vorgenommen. Als ein neues Produkt wird der XpressBus schnelle Verbindungen zwischen aufkommensstarken Haltestellen und auf den Tangentialrouten schaffen. Die XpressBus-Linien X3, X32 und X35 haben bereits ihren Betrieb aufge-

nommen, in der zweiten Jahreshälfte 2020 wird die Linie X22 folgen. Im StadtBus-Netz wurden eine ganze Reihe von Angebotsausweitungen vorgenommen, zum Beispiel in den Vier- und Marschlanden, im Bereich Bergedorf, im Hamburger Westen oder mit der neuen QuartiersBus-Linie 530. In Harburg wird der Nachtverkehr umgestaltet, das Nachtbusnetz wird in das Liniennetz der am Tage verkehrenden Linien integriert, zudem wird eine Direktanbindung von Harburg in die Innenstadt geschaffen. Ebenso wird das Nachtbusangebot auf der Achse Innenstadt – Bergedorf verbessert. Darüber hinaus wurden diverse und umfassende Maßnahmen im U- und S-Bahn-Netz umgesetzt.

Mit der Angebotsoffensive II (als ein Baustein des Hamburg-Taktes) wird ab dem 15.12.2019 die größte Leistungssteigerung umgesetzt, die es im HVV jemals gegeben hat. Zu den vollständigen Maßnahmen siehe Drs. 21/18148.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen auf der Grundlage von Auskünften des HVV wie folgt:

1. *Auf welchen Relationen sollen die 18 neuen Linien des XpressBus verkehren und ab wann sollen diese verkehren?*

Das XpressBus-Netz soll bis zum Jahr 2030 sukzessive eingeführt werden. Die Planungen zu exakten Linienverläufen, Haltestellenlagen und Umsetzungszeitpunkten sind noch nicht abgeschlossen.

Neben den mit Fahrplanwechsel in Betrieb genommenen XpressBus-Linien X3, X30, X32, X35, X40 und X86 werden auf folgenden Relationen bis zum Jahr 2030 weitere XpressBus-Linien eingeführt werden:

von	nach
Iserbrook	Innenstadt
Innenstadt	Bergstedt/Sasel
Rahlstedt Ost	Wandsbek
Langenfelde	Rahlstedt
Osdorf	Jenfeld
Hummelsbüttel	Iserbrook
Bergedorf	Poppenbüttel
Neustadt	Lauenburg
Othmarschen	St. Georg
Blankenese	Glashütte
Harburg	Finkenwerder
Fischbek	Eidelstedt
Wandsbek	Harburg

2. *Auf welchen Relationen sollen die 26 neuen Linien des MetroBus verkehren und ab wann sollen diese verkehren?*

Das MetroBus-Netz soll bis zum Jahr 2030 sukzessive ausgebaut werden. Die Planungen zu exakten Linienverläufen, Haltestellenlagen und Umsetzungszeitpunkten sind noch nicht abgeschlossen.

Geplant ist

- die Einführung von vier zusätzlichen MetroBus-Linien,
- die Aufwertung von 22 bisherigen StadtBus-Linien zum MetroBus-Standard,
- die Verlängerung und Neuverknüpfung bestehender Linien.

Die verkehrlichen Ziele sind hierbei unter anderem die Schaffung umsteigefreier Verbindungen und die Verbesserung der Erschließung von Stadtteilen.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

3. *Ist die geplante Lage der 600 neuen Bushaltestellen bereits konkretisiert und gegebenenfalls öffentlich einsehbar?*

Falls ja, wo?

Falls nein, wann wird aus den gegebenenfalls noch groben Lagen der Bushaltestellen ein konkreter Plan?

Die Planungen zu den exakten Haltestellenlagen und Umsetzungszeitpunkten sind noch nicht abgeschlossen. Die Überplanung und der Ausbau des Busnetzes erfolgen sukzessive bis zum Jahr 2030. In diesem Zuge wird auch der Haltestellenneubau konkretisiert.

4. *Wie soll verhindert werden, dass der zusätzliche Busverkehr nicht im Stau stecken bleibt, wenn es keine weiteren beziehungsweise höchstens vereinzelt neue Busspuren geben soll?*

Im Rahmen des Hamburg-Takts sollen vor allem im Xpress- und MetroBus-Netz Maßnahmen zur Förderung des Busverkehrs im öffentlichen Straßenraum vorgenommen werden. Hierzu gehören Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen, Ausbau der Haltestelleninfrastruktur ebenso wie Anpassungen der Straßeninfrastruktur an geeigneten Stellen. Konkrete Planungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen.