

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Till Steffen (GAL) vom 07.12.11

und Antwort des Senats

Betr.: Busverkehr der Zukunft

Am 6.12.2011 hat der Senat auf der Landespressekonferenz sein Programm zur Kapazitätssteigerung des Hamburger Busverkehrs vorgestellt. Insbesondere auf den MetroBus-Linien 2, 3, 5, 6, 7, 20, 25, 4/21 im Bereich des Eidelstedter Platzes sowie später 1, 23, 26 soll es Veränderungen zugunsten der Busse geben. Bis 2020 rechnet der Senat mit Kosten für die Planung und Umsetzung in Höhe von 259 Millionen Euro. Dabei gab der Senat nicht sehr viel von den konkreten Plänen des Programms preis.

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Das Arbeitsprogramm des Senats sieht vor, das bestehende Bussystem weiterzuentwickeln, zu optimieren und zu modernisieren.

Ein erster Schritt in diesem Zusammenhang ist die Umsetzung eines Busbeschleunigungsprogramms zur kurz- bis mittelfristigen Sicherstellung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit und einer hohen Verlässlichkeit auf hoch belasteten MetroBus-Linien. Zur Umsetzung dieses Programms werden zurzeit von den zuständigen Behörden, der Hamburger Verkehrsverbund GmbH und den betroffenen Verkehrsunternehmen Vorschläge für geeignete Maßnahmen erarbeitet.

Wesentlicher Ansatz dabei ist, die Reisegeschwindigkeit der Busse zu erhöhen, um sowohl eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Buskapazitäten zu erreichen als auch über die größere Attraktivität für Fahrgäste mehr Einnahmen zu generieren. Innovativ dabei ist unter anderem, dass ganze Linien beschleunigt werden und nicht nur die Abwicklung des Busverkehrs an einzelnen Kreuzungen und Streckenteilen. Die Busse sollen auf der Fahrt vom Start bis zum Ziel besser vorankommen. Wenn die Fahrzeuge schneller durchkommen, können sie schneller wieder eingesetzt und zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden.

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf Grundlage von Auskünften der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV), der Hamburger Hochbahn AG und der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG/Pinneberger Verkehrsgesellschaft mbH wie folgt:

1. *Nach welchen konkreten Maßgaben und Kennzahlen wurden die oben erwähnten MetroBus-Linien ausgesucht?*

Die Linien wurden von den Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem HVV und der zuständigen Fachbehörde ausgewählt. Kriterien waren insbesondere eine hohe Nachfrage im Bestand, große Steigerungspotenziale bei der Nachfrage, geringe Reisegeschwindigkeiten sowie Defizite bei der Betriebsqualität. Zudem wurden die Netzbedeutung und die Erschließungswirkung der Linien betrachtet. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

2. *Was unterscheidet die ausgewählten Linien von den übrigen MetroBus-Linien? Bitte synoptisch darstellen nach Fahrgästen, Sitzplatzkapazitäten, Verspätungen in Minuten in den verschiedenen Zeitkorridoren Betriebsbeginn bis 10 Uhr, 10 Uhr bis 16 Uhr, 16 Uhr bis 20 Uhr, 20 Uhr bis Betriebschluss.*

Die übrigen MetroBus-Linien erfüllen zurzeit nicht die in der Antwort zu 1. genannten Kriterien. Die erfragte detaillierte Auswertung ist wegen der überdurchschnittlich hohen Fülle der auszuwertenden Akten und Datenquellen, die nur händisch auszuwerten sind und außerdem bei unterschiedlichen Beteiligten (HVV, VHH-PVG, HOCHBAHN) vorliegen, und des damit verbundenen hohen Auswertebedarfs in der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich.

3. *Gibt es für weitere Buslinien*
 - a. *beim Senat,*
 - b. *bei der zuständigen Behörde,*
 - c. *bei der Hamburger Hochbahn AG und der VHH PVG*

Vorüberlegungen, Planungen oder Untersuchungen zur Busbeschleunigung?

Falls ja: Wie sehen bei welchem der Genannten die Vorüberlegungen, Planungen oder Untersuchungen im Einzelnen aus?

Nein. Neben dem Busbeschleunigungsprogramm besteht aber auch an zahlreichen weiteren Stellen über alle Bezirke und Stadtteile hinweg Bedarf für punktuelle Maßnahmen zur Bestandsverbesserung, durch die Leistungsfähigkeit, Verlässlichkeit und Komfort der Busverkehrsangebote im gesamten Stadtgebiet weiter gesteigert und der Substanzerhalt der Straßeninfrastruktur sichergestellt werden sollen. Bei der Planung dieser Maßnahmen finden auch die Ziele der Busbeschleunigung Anwendung.

4. *Wie beurteilt der Senat eventuelle Vorüberlegungen, Planungen oder Untersuchungen der Hamburger Hochbahn AG oder der zuständigen Behörde?*
5. *Wie beurteilt die zuständige Behörde eventuelle Vorüberlegungen, Planungen oder Untersuchungen der Hamburger Hochbahn AG?*

Die Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms werden unter Federführung der zuständigen Behörde unter anderem gemeinsam mit dem HVV und der Hamburger Hochbahn AG sowie der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein AG/Pinneberger Verkehrsgesellschaft mbH, die beide im größeren Umfang MetroBus-Linien in Hamburg betreiben, entwickelt. Im Übrigen siehe Drs. 20/2508.

6. *Inwiefern möchten der Senat, der HVV, die HOCHBAHN und der VHH PVG die Kapazitäten auf den einzelnen oben erwähnten Buslinien steigern? Bitte darstellen nach Status quo 2010/2011, Ziel 2016, Ziel 2020.*
7. *Um wie viel soll sich die Reisegeschwindigkeit der oben erwähnten einzelnen MetroBus-Linien erhöhen? Bitte darstellen in Prozent und absoluten Zahlen nach Status quo 2010/2011, Ziel 2016, Ziel 2020.*

Ziel ist eine möglichst große Steigerung der Reisegeschwindigkeiten auf den MetroBus-Linien; dadurch können die Fahrzeuge schneller wieder eingesetzt und zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. Eine Prognose tatsächlicher zukünftiger Kapazitäten und Reisegeschwindigkeiten ist im derzeitigen Planungsstadium nicht möglich. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

8. *Wie viel mehr Fahrgäste sollen die einzelnen, oben erwähnten MetroBus-Linien transportieren? Bitte darstellen in Prozent und absoluten Zahlen nach Status quo 2010/2011, Ziel 2016, Ziel 2020.*

9. *Wie viele zusätzliche Einnahmen sollen auf den einzelnen, oben erwähnten MetroBus-Linien zusätzlich generiert werden? Bitte darstellen in Prozent und absoluten Zahlen nach Status quo 2010/2011, Ziel 2016, Ziel 2020.*

Mit den Maßnahmen der Busbeschleunigung soll die Attraktivität und die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs deutlich erhöht werden. Eine seriöse Prognose künftiger Fahrgastzahlen und damit auch zusätzlicher Einnahmen ist im derzeitigen Planungsstadium nicht möglich. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

10. *Inwiefern soll sich der Komfort verbessern? Bitte darstellen nach Status quo 2010/2011, Ziel 2016, Ziel 2020.*

Eine Verbesserung des Komforts für die Fahrgäste wird durch die Reduzierung von Reisezeiten, die Erhöhung der Betriebsqualität wie beispielsweise höhere Pünktlichkeit oder Vermeidung unnötiger Halte, die Erhöhung der Fahrtenhäufigkeit sowie die teilweise Erhöhung des Platzangebotes erreicht. Diese Verbesserungen haben auch positive Auswirkungen auf andere Qualitätsmerkmale, wie beispielsweise die Zuverlässigkeit des Angebotes und die Sicherstellung von Anschlüssen. Durch den verstärkten Bau von Kap- und Fahrbahnrandhaltestellen treten zudem bei den An- und Abfahrten zu beziehungsweise von den Haltestellen geringere Querschleunigungen auf und der Ein- und Ausstieg erfolgt nahezu barrierefrei. Im Übrigen siehe Antworten zu 6. bis 9.