



Hamburg fährt voraus

www.via-bus.de

VORFAHRT
für Hamburg VIA BUS


Hamburg



Liebe Hamburgerinnen, liebe Hamburger,

immer mehr Menschen sind immer öfter unterwegs und nutzen dabei die unterschiedlichsten Verkehrsmittel. Der öffentliche Personennahverkehr verzeichnet Jahr für Jahr erfreulicherweise mehr Fahrgäste; der Trend zum Fahrrad ist ebenfalls nicht zu übersehen. Für junge Leute spielt das eigene Auto längst nicht mehr die Rolle, die es noch vor einigen Jahren innehatte.



Auf diese veränderten Mobilitätsbedürfnisse müssen wir Antworten finden, denn Mobilität bedeutet nicht nur Lebensqualität, sie ist auch Voraussetzung für wirtschaftliche Aktivität und gesellschaftliche Teilhabe. Die Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt erwarten zu Recht attraktive Angebote.

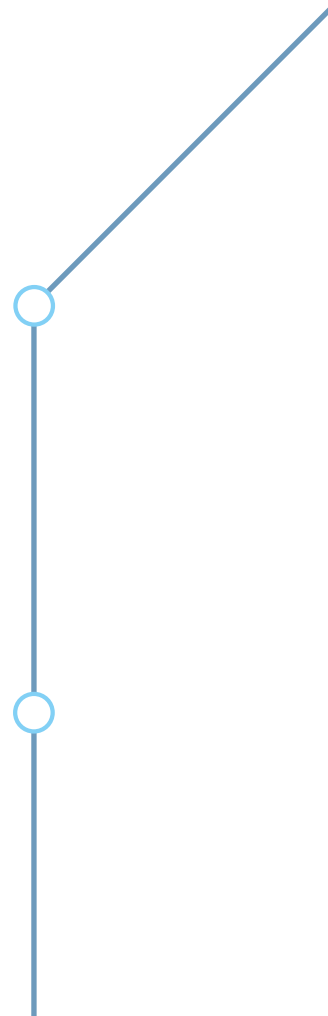
Dieser anspruchsvollen Aufgabe stellen wir uns. Der Senat hat in seinem Regierungsprogramm dem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs hohe Priorität eingeräumt. Die bestehenden Systeme sollen weiterentwickelt und ausgebaut werden.

Eines der herausragenden Projekte ist die Modernisierung unseres Bussystems. Jährlich fahren allein in Hamburg rund 360 Millionen Fahrgäste mit dem Bus. Auch hier ist die Tendenz steigend. Schnelles Handeln ist also notwendig. Mit einem 259 Millionen Euro umfassenden Programm werden wir den Busverkehr fit für die Zukunft machen. Welche Ziele wir verfolgen und welche Schritte dazu erforderlich sind, wird in dieser Broschüre erläutert.

Liebe Leserin, lieber Leser, wer den öffentlichen Nahverkehr nutzt, leistet aktiven Umweltschutz. Zum Erreichen unserer Klimaschutzziele müssen wir dafür sorgen, dass klimaschonende Mobilität noch attraktiver wird. Das ist Verpflichtung und Daseinsvorsorge für eine zukunfts- und wettbewerbsfähige Metropole, die etwas unternimmt gegen Lärm, Abgase und Flächenverbrauch.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'F. Horch'.

Frank Horch
Senator für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation



Mehr Kapazität, Pünktlichkeit und Komfort durch ein optimiertes Bussystem

In Hamburg leben immer mehr Menschen. Nach allen Prognosen wird die Bevölkerungszahl voraussichtlich bis 2020 weiter steigen. Dies stellt hohe Anforderungen an die Infrastruktur, denn die Bürgerinnen und Bürger sind immer weniger auf ein einziges Verkehrsmittel festgelegt. Sie erwarten zu Recht ein differenziertes, attraktives Mobilitätsangebot. Unsere moderne Stadt braucht eine Infrastruktur, die sowohl die Wirtschaft als auch die Lebensqualität fördert. Umweltfreundliche Verkehrsmittel haben dabei höchste Priorität. Deshalb brauchen wir einen effizienten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Er muss leistungsfähig, zuverlässig und komfortabel sein, um eine starke Alternative zum Auto zu bieten.

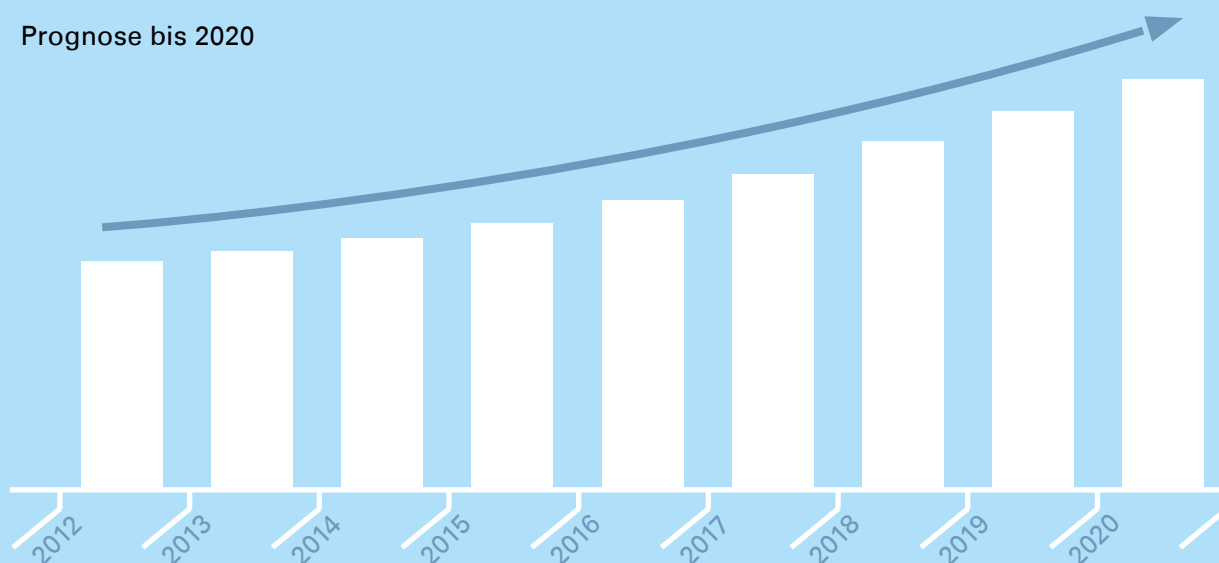
Das ist die Ausgangslage für die Verbesserung des Bussystems in Hamburg. Im Verkehrsangebot des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) ist es neben den Schnellbahnen eine tragende Säule des Verkehrsangebotes. Einen besonders hohen Fahrgastzuwachs verzeichnen hier die Metrobus-Linien.

Hamburg wächst – durch die Busbeschleunigung wächst der ÖPNV mit

Pro Jahr nutzen rund 360 Millionen Fahrgäste die Busse der Hamburger Verkehrsunternehmen. Die Tendenz ist steigend. Bis 2020 wird sich die Zahl der Fahrgäste jährlich voraussichtlich um 2 bis 3 Prozent erhöhen. Bereits heute bieten die Unternehmen auf 265 Buslinien rund 22.000 Fahrten pro Werktag an. Auf zahlreichen Metrobus-Linien stoßen die Busse bereits heute an die Grenzen ihrer Kapazität. Durch die Optimierung des Bussystems wird sein Leistungsvermögen erhöht, um die weiter steigenden Fahrgastzahlen aufnehmen zu können. In einem ersten Schritt werden Maßnahmen umgesetzt, die die Aufnahmefähigkeit auf ausgewählten Metrobus-Linien um bis zu 30 Prozent erhöhen sollen. Ein stabiler, gleichmäßiger Betrieb und kürzere Fahrtzeiten führen dazu, dass mehr Busse gleichzeitig auf der Strecke sein können als bisher. Das Ergebnis: höhere Taktdichte, größeres Platzangebot für die Fahrgäste, verbesserte Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Fahrgäste pro Jahr in Bussen der Hamburger Verkehrsunternehmen

Prognose bis 2020



Die Metrobus-Linien im Fokus der Optimierung des Bussystems

Im ersten Ausbauschnitt A (September 2012 – 2016) werden die hier genannten Linien durch das umfassende Busbeschleunigungsprogramm optimiert. Diese Linien erreichen bereits heute während der Hauptverkehrszeiten ihre Kapazitätsgrenzen. Es besteht daher dringender Handlungsbedarf, um den Fahrgästen auch künftig ein attraktives Angebot machen zu können.

Metrobus-Linie 2

Vom Schenefelder Platz über Lurup und die Trabrennbahn Bahrenfeld zum Bahnhof Altona. Streckenlänge 8,6 km, 24 Haltestellen, 22 Ampeln, 19.000 Fahrgäste täglich.

Metrobus-Linie 3

Vom Schenefelder Platz über Osdorfer Born, S Holstenstraße und Rathausmarkt nach Rothenburgsort. Streckenlänge 20,1 km, 31 Haltestellen, 59 Ampeln, 25.000 Fahrgäste täglich.

Metrobus-Linie 4 (Bereich Eidelstedter Platz)

Von Wildacker (Eidelstedt) über U Schlump und Rathausmarkt zum Hauptbahnhof. Streckenlänge 14,6 km, 34 Haltestellen, 27.000 Fahrgäste täglich.

Metrobus-Linie 5

Von Burgwedel über U/S Niendorf zum Hauptbahnhof/ZOB. Streckenlänge 15,0 km, 30 Haltestellen, 50 Ampeln, 60.000 Fahrgäste täglich.

Metrobus-Linie 6

Von U Borgweg über Hauptbahnhof bis zur Speicherstadt bzw. Feldstraße. Streckenlänge 7,6 km, 20 Haltestellen, 30 Ampeln, 24.000 Fahrgäste täglich.

Metrobus-Linie 7

Vom Borcherring (Steilshoop) nach U/S Barmbek. Streckenlänge 5,6 km, 15 Haltestellen, 20 Ampeln, 14.000 Fahrgäste täglich.

Metrobus-Linie 20

Von S Rübenkamp über Eppendorf und Eimsbüttel zum Bahnhof Altona. Streckenlänge 10,5 km, 25 Haltestellen, 40 Ampeln, 19.000 Fahrgäste täglich.

Metrobus-Linie 21 (Bereich Eidelstedter Platz)

Von Teufelsbrück über S Klein Flottbek und Osdorfer Born nach U Niendorf Nord. Streckenlänge 18,6 km, 41 Haltestellen, 33.000 Fahrgäste täglich.

Metrobus-Linie 25

Von S Hammerbrook über U Mundsburg und Winterhude und Eppendorf zum Bahnhof Altona. Streckenlänge 16,5 km, 37 Haltestellen, 65 Ampeln, 33.000 Fahrgäste täglich.

Im zweiten Ausbauschnitt B (2016 – 2020) wird das Busbeschleunigungsprogramm mindestens auf folgenden Linien fortgesetzt:

Metrobus-Linie 1

Von Rissen über S Othmarschen zum Bahnhof Altona.

Metrobus-Linie 23

Von U Niendorf über U/S Barmbek nach U/S Billstedt.

Metrobus-Linie 26

Vom Bahnhof Rahlstedt über S Rübenkamp nach S Hamburg Airport.



VORFAHRT für Hamburg VIA BUS

Ausbauziel A von 2012 bis 2016

Die dargestellten Linienführungen entsprechen bereits dem Stand zum Fahrplanwechsel ab 09.12.2012

- 2 3 Metrobus 2/3
- 4 21 Metrobus 4/21
- 5 Metrobus 5
- 6 Metrobus 6
- 7 Metrobus 7
- 20 25 Metrobus 20/25

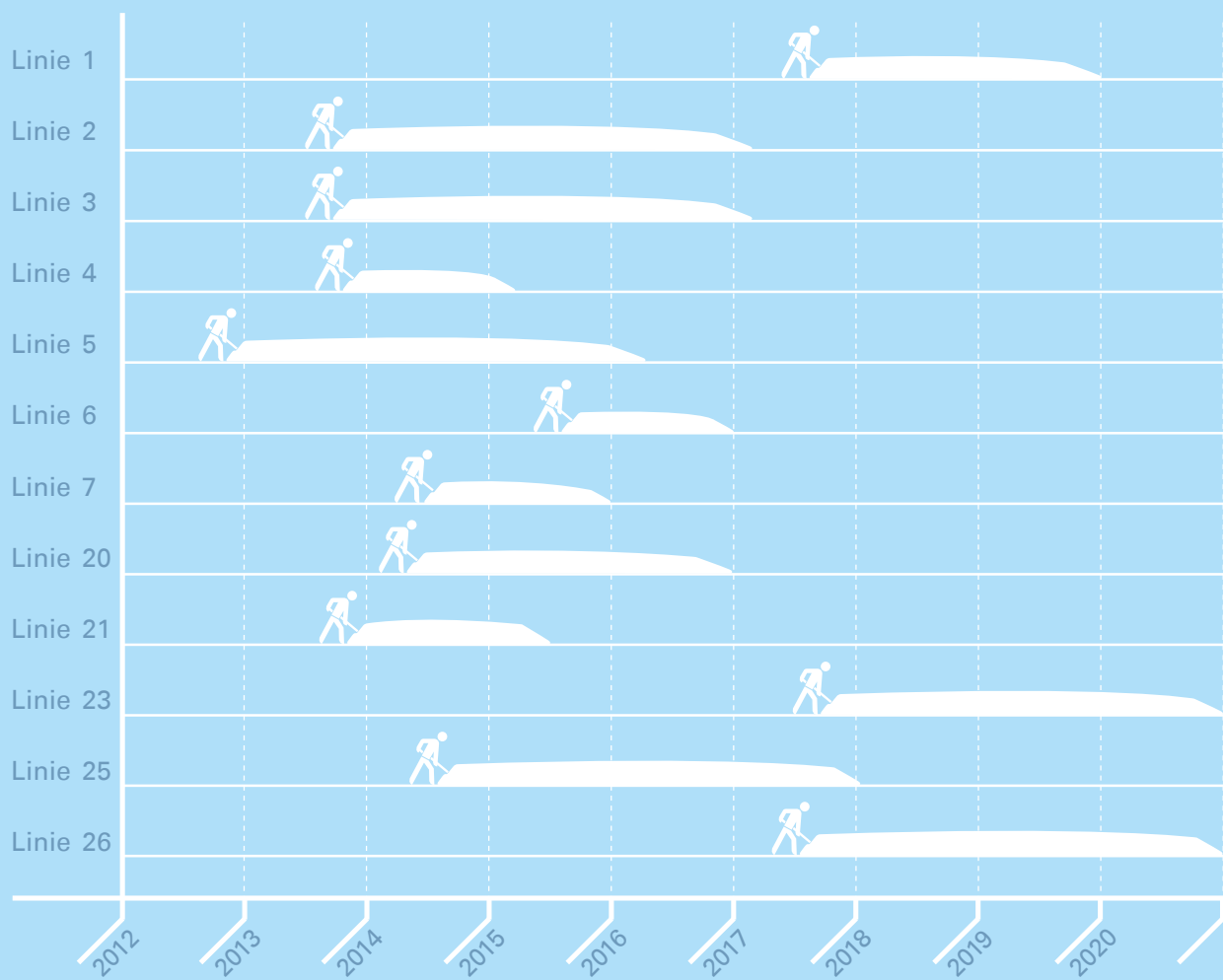
Ausbauziel A
 Nicht Teil von Ausbauziel A



Die Ausbauziele

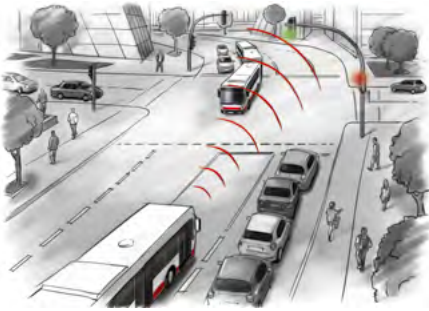
Das Ausbauziel A umfasst einen Zeitraum bis 2016 und betrifft die Metrobus-Linien 2, 3, 5, 6, 7, 20 und 25 sowie 4 und 21 (im Bereich Eidelstedter Platz). Das Ausbauziel B erstreckt sich von 2016 bis 2020 und gilt den Metrobus-Linien 1, 23 und 26.

Zeitplan der Baumaßnahmen



Vorfahrt für Hamburg – via Bus

Um im Busangebot mehr Kapazität, Pünktlichkeit und Komfort für die Fahrgäste zu schaffen, kommen – je nach örtlicher Situation – folgende Maßnahmen zum Einsatz:



Verkehrslenkende Maßnahmen

- Durchgehende Bevorrechtigung von Bussen an Kreuzungen und Ampeln im Streckenverlauf (Vorrangschaltung)
- Einrichtung tageszeitlich begrenzter Busspuren
- Überwachung des Parkens in zweiter Reihe und an Bushaltestellen



Baumaßnahmen im Straßenraum

- Bau von zusätzlichen Busspuren
- Neuordnung des Straßenraums und Umbau von Kreuzungsbereichen
- Einrichtung von zusätzlichen Abbiegestreifen an Kreuzungen, um Staus zu vermeiden
- Einrichtung von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn als weiterer Beitrag für eine umweltfreundliche Mobilität
- Verbesserter Fahrbahnbelag und verbesserte Fahrbahnbreite



Maßnahmen an den Bushaltestellen

- Umbau von Haltestellen zu sogenannten Kaphaltestellen (Haltestellen mit vorgezogenem Fahrbahnrand) für zügiges und fahrgastfreundliches An- und Abfahren der Busse
- Optimierung von Haltestellen (Lage, Bauform, Höhe der Bordsteinkanten, Fahrgastunterstände)
- Mehr elektronische Anzeigentafeln, die die verbleibende Wartezeit bis zum Eintreffen des nächsten Busses anzeigen
- Aufstellung von Fahrkartenautomaten an stark frequentierten Haltestellen
- Schaffung von Barrierefreiheit



Neue Linien, Fahrzeuge und Antriebe

Die Baumaßnahmen werden durch eine nachhaltige Ausbaustrategie für den Busverkehr ergänzt:

- Bedarfsgerechte Anpassung der Linienführung und Fahrpläne
- Einrichtung neuer Linien (z.B. Hafenrandlinie Altona-HafenCity)
- Einsatz größerer Fahrzeuge
- Erprobung und Einsatz neuer, umweltfreundlicher Antriebsarten
- Taktverdichtung

Mit der Metrobus-Linie 5 geht's los!

Wohnungsneubau sowie die zunehmende Zahl von Studierenden und Berufspendlern lassen deutliche Fahrgaststeigerungen auf der Metrobus-Linie 5 erwarten. Die momentane Situation auf dieser Linie ist geprägt von häufigen Besetztmeldungen durch die Fahrer – die Busse sind dann voll und zusätzliche Fahrgäste können nicht mehr mitgenommen werden. Besonders in der Hauptverkehrszeit und in Innenstadtnähe kommt es häufig zu Unpünktlichkeit und immer wiederkehrender Pulkbildung – das heißt, mehrere Busse kommen gleichzeitig an der Haltestelle an, der erste Bus ist oft bis an seine Grenzen gefüllt

und der letzte fast leer. Die ungleiche Auslastung der Busse bedeutet „verschenkte“ und damit ungenutzte Kapazität. Verspätungen entstehen in erster Linie durch die vielen Ampel-Stopps.

Durch die Beeinflussung aller Ampeln entlang der Linie kann der Fahrplan zuverlässiger eingehalten werden, die Fahrzeiten verkürzen sich und die Taktdichte der Fahrten kann erhöht werden. Durch die Umgestaltung der Haltestellen wird zudem das Ein- und Aussteigen erleichtert und Barrierefreiheit gewährleistet.



Hier sind im Wesentlichen folgende Maßnahmen geplant:

- Bevorzugung von Bussen an allen 50 Ampeln
- Zusätzliche Busspur stadteinwärts zwischen Niendorfer Straße und Siemersplatz
- Verlängerung von Rechtsabbiegerspuren (Siemersplatz), um Verkehrsströme zu entzerren, damit die rechts abbiegenden Pkw nicht mehr den geradeaus fahrenden Bus behindern
- Haltestellen werden hinter die Kreuzung verlegt, damit die Busse direkt nach dem Ein- und Aussteigen der Fahrgäste ohne weitere Wartezeit losfahren können
- Bussteige werden – wo notwendig – verbreitert, um den Fahrgastwechsel zu erleichtern und zu beschleunigen
- Umfassender Umbau der Haltestellen Gärtnerstraße zur Schaffung einer gemeinsamen Haltestelle für die Metrobus-Linien 5, 20 und 25
- Der Fahrplan der Metrobus-Linie 4 wird zwischen Schlump und Innenstadt verdichtet, um die Linie 5 zu entlasten. Zudem wird für die Linie 4 die Haltestelle Bezirksamt Eimsbüttel umgebaut und mit bedient

Für die Fahrgäste: mehr Platz, Pünktlichkeit und Komfort

Die Kombination der Maßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms dient vor allem dem Ziel, mehr Kapazität im Bussystem und mehr Attraktivität für die Fahrgäste zu erreichen. Steckenbleiben der Busse im Stau, übervolle Fahrzeuge und massive Verspätungen – vor allem während der Hauptverkehrszeit – sollen bald der Vergangenheit angehören. Der Ausbau des Bussystems bringt für die Fahrgäste einen spürbaren Komfortgewinn.

**Via Bus kommt man
in Hamburg bequemer,
schneller und umwelt-
freundlicher ans Ziel.**

Die Situation:

- Kapazitätsgrenzen teilweise erreicht
- Steigende Fahrgastnachfrage
- Defizite in der Leistungsfähigkeit

Das tun wir:

- Ampel-Vorrangschaltung
- Einrichtung von Busspuren
- Umbau von Kreuzungen
- Einrichtung von Haltestellen (Buskaps)
- Neuordnung von Straßenräumen

Die Effekte:

- Kürzere Fahrzeit
- Bessere Fahrzeugnutzung
- Höhere Fahrplanstabilität
- Verbesserte Barrierefreiheit

Der Nutzen:

- Kapazitätserhöhung um bis zu 30 %
- Steigerung der Attraktivität
- Steigerung des Komforts
- Geringere Schadstoffemissionen
- Weniger Lärm

Häufige Fragen und Antworten

01 Warum ist eine Busbeschleunigung auf Metrobus-Linien erforderlich?

Auf viel genutzten Metrobus-Linien kommt es in den Hauptverkehrszeiten häufig zu überfüllten Fahrzeugen. Durch zusätzliche Fahrten und/oder größere Fahrzeuge konnte so die gestiegene Nachfrage im Busverkehr bewältigt werden. Eine weitere Taktverdichtung ist jedoch nur möglich, wenn das Ein- und Aussteigen an den Haltestellen zügiger erfolgen kann und die Busse im Stadtverkehr ungehinderter fahren können. Dafür müssen Haltestellen umgebaut und der Busverkehr beschleunigt werden. Der Senat hat deshalb das Programm zur Busbeschleunigung aufgelegt, um mit vielen Einzelmaßnahmen die Kapazität der stark frequentierten Metrobus-Linien zu erhöhen.

02 Mit welchem Fahrgastzuwachs muss Hamburg in den nächsten Jahren rechnen?

Hamburgs Bevölkerung wächst. Immer mehr Menschen ziehen in die Stadt und nutzen zunehmend öffentliche Verkehrsmittel. Es ist deshalb davon auszugehen, dass sich der Fahrgastzuwachs der vergangenen Jahre in Höhe von zwei bis drei Prozent pro Jahr fortsetzen wird.

03 Nach welchen Kriterien wurden die Linien im Busbeschleunigungsprogramm ausgesucht?

Kriterien für die Auswahl der Linien sind vor allem die Fahrgastnachfrage und die Reisegeschwindigkeit. Wo bereits heute eine hohe Nachfrage und niedrige Reisegeschwindigkeiten bestehen und dort, wo in den letzten Jahren ein besonders hoher Anstieg der Fahrgastzahlen verzeichnet werden konnte, besteht vordringlicher Handlungsbedarf.

04 Mit welchen Beeinträchtigungen ist während der Bauzeit im ÖPNV zu rechnen?

Wie bei anderen Straßenbaumaßnahmen wird es auch durch die Busbeschleunigung zu Beeinträchtigungen während der Bauzeit kommen. Diese betreffen sowohl den Autoverkehr als auch die Fahrgäste des Busverkehrs. Es sollen möglichst alle Bushaltestellen auch während der Bauzeit angefahren werden.

05 Ist es wirklich notwendig, dass die Geschwindigkeit der Busse noch gesteigert wird?

Bei den meist kurzen Abständen zwischen den Haltestellen erreichen die Busse nur selten die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Busbeschleunigung heißt in erster Linie, unnötige Haltezeiten an Ampeln und bei Rückstaus zu vermeiden, um die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit zu erhöhen und einen verlässlichen Betriebsablauf zu gewährleisten.

06 Welche Auswirkungen wird der Rückbau von Busbuchten auf den Verkehrsfluss haben?

Busbuchten werden nur dann zu Buskaps zurückgebaut, wenn dies aus Sicht der Sicherheit und der Verkehrsabwicklung möglich ist. In anderen Städten (z. B. München), wo der Rückbau erfolgte, sind keine gravierenden Störungen der anderen Verkehrsteilnehmer zu beobachten. Ein Bus hält in der Regel nur sehr kurz, zumal sich die Haltezeiten der Busse aufgrund der Buskaps verkürzen. Der Platzbedarf einer Busbucht ist durch die Ein- und Ausfahrten wesentlich größer. Bei Buskaps ist das Problem mit Falschparkern und mit den damit verbundenen Komfort- und Sicherheitseinschränkungen für die Fahrgäste geringer.

07 Welche Auswirkungen hat die Bevorzugung von Bussen an Ampeln?

Es kann zu längeren Wartezeiten für den querenden Autoverkehr kommen. Allerdings wird darauf geachtet, dass die Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmer gesichert bleibt. Das im Vergleich zum Autoverkehr klimaschonende und flächeneffiziente Transportsystem Bus wird damit gezielt begünstigt. Ein voll besetzter Doppelgelenkbus ersetzt bis zu 120 Autos, die ansonsten im Straßenraum unterwegs wären.

08 Welche Metrobus-Linien werden im ersten Schritt optimiert?

Das Maßnahmenpaket A umfasst den gesamten Streckenverlauf der Metrobus-Linien 2, 3, 5, 6, 7, 20 und 25. Die Linien 4 und 21 werden im Bereich Eidelstedter Platz ausgebaut.

Glossar

Barrierefreiheit:

Mobilitätseingeschränkten Fahrgästen wird eine weitestgehende Unabhängigkeit von fremder Hilfe ermöglicht.

Busbucht:

Bushaltestelle in einer Bucht außerhalb eines vom Autoverkehr genutzten Fahrstreifens.

Buskap:

Bushaltestelle am Fahrbahnrand. Der Bus fährt hierbei auf der normalen Verkehrsspur und hält geradlinig am Fahrbahnrand. Hierdurch wird der Spalt zwischen Fahrzeug und Bordstein minimiert und das Ein- und Aussteigen ist vor allem für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste deutlich einfacher.

Bussonderfahrstreifen:

Fahrspur, die nur von Bussen (z. T. mit Freigabe für Taxi) benutzt werden darf und der Stauumfahrung dient. In besonderen Fällen wird die Busspur auch von Radfahrern benutzt. Dann ist die Busspur aber so breit, dass die Busse an den Radfahrern innerhalb der Fahrspur vorbeifahren können.

Dynamische Fahrgastinformation:

Elektronisches Anzeigesystem zur Information über die aktuellen Abfahrtszeiten an Haltestellen.

Fahrgastunterstand:

„Bushäuschen“, an denen die Fahrgäste vor Wind und Regen geschützt auf den Bus warten können.

Knotenpunktumbauten:

Umbau von Kreuzungen. Hier speziell, um eine Beschleunigung des Busverkehrs zu erreichen (z.B. Busspuren in einzelnen Zufahrten, Verlegung von Haltestellen).

Pulkbildung:

Pulkbildung ist ein Phänomen, das im ÖPNV auftritt. Durch Einflüsse im Verkehr entstehen für auf gleicher Strecke fahrende Busse Schwankungen der Fahrzeugfolgezeit, die sich immer weiter verstärken. Das führt zu einer Aneinanderreihung von Bussen und zu Verspätungen. Folgen der Verspätung für den Fahrgast sind längere Wartezeiten und überfüllte Fahrzeuge.



Taktverdichtung:

Durch den Einsatz von mehr Bussen im gleichen Zeitraum auf einer Linie verringern sich für die Fahrgäste die Abstände zwischen den Fahrten.

Vorrangschaltung:

Busse bewirken beim Heranfahren an eine Ampel, dass diese automatisch auf Grün schaltet bzw. dass sie grün bleibt und ohne Halt vom Bus passiert werden kann.





Ausblick und Zukunft des ÖPNV in Hamburg

Wir wollen ein hochmodernes Bussystem für Hamburg gewährleisten, die Straßen entlasten und somit die Luftqualität in Hamburg verbessern. Die Beschleunigung und Optimierung des Busverkehrs ist neben der Anpassung des Schnellbahnnetzes ein bedeutender Schritt auf dem Weg zu einem noch leistungsfähigeren, hochwertigen und langfristig bedarfsgerechten öffentlichen Personennahverkehr.

Impressum

Vi.S.d.P.
Pressestelle der Behörde für
Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Helma Krstanoski
Pressesprecherin
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg
www.via-bus.de



Die Projektpartner

Die Hamburger Busbeschleunigung ist ein Kooperationsprojekt der Behörde für Wirtschaft, Verkehr, und Innovation (BWVI), des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV), der Hamburger Hochbahn AG sowie der VHH PVG-Unternehmensgruppe (VHH PVG).

VORFAHRT
für Hamburg VIA BUS



Herausgeber:
Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Stand: 11/2012



Hamburg

Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation