

Hamburg, 25. Januar 2012

# Das „modernste Bussystem Europas ...“

## Konzept der Hamburger Stadtteilbeiräte

### 1 Warum machen wir ein eigenes Konzept?

Stadtteilbeiräte kommen aus vielen Stadtteilen, die verkehrlich benachteiligt werden; wichtige Bahnverbindungen fehlen für diese Stadtteile. Der gegenwärtige Senat hat die häufig versprochenen Schienenverbindungen für uns wieder einmal auf Eis gelegt und will statt dessen eine U-Bahn von der Hafencity zu den Elbbrücken bauen.

Uns verkehrlich benachteiligten Stadtteilen wird statt dessen ein verbesserter Busverkehr versprochen, ja, mehr noch, wir sollen künftig durch das modernste Bussystem Europas versorgt werden. Das klingt gut, und wir wären auch damit zufrieden - wenn es wirklich kommt. Aber wir haben manchmal das Gefühl, der Senat denkt bei einem modernen Bussystem mehr an innovative Antriebstechnologien als an das Wohlergehen der Fahrgäste. Deshalb möchten wir unserer Vorstellungen für das modernste Bussystems Europas kurz skizzieren, als Anregung für alle, die sich mit diesem Thema befassen.

Dieses Konzept wurde auf einem Netzwerktreffen der Stadtteilbeiräte aus den besonders betroffenen Stadtteilen am 25.01.2012 beschlossen.

### 2 Intelligente Lösungen für mehr Fahrgäste

Seit Jahren steigen die Fahrgastzahlen beim HVV. Letztes Jahr gingen die Zahlen zwar geringfügig zurück, das betraf aber nicht den Bus. Leider ist das Angebot im Busverkehr nicht mitgewachsen. Olaf Scholz wies in seiner Regierungserklärung völlig zu Recht darauf hin, dass die Kapazitäten im Busverkehr um ein Drittel erweitert werden müssen. Wir werden Vorschläge machen, wie das geschehen kann, ohne dass gleichzeitig die Kosten im Busverkehr um ein Drittel steigen müssen. Wir werden aber deutlich darauf hinweisen, dass das modernste Bussystem Europas nicht dadurch sparsam gestaltet werden kann, dass man an Sitzplätzen oder an den Stellplätzen für Kinderwagen spart. Das modernste Bussystem Europas verlangt nach intelligenteren Lösungen, als sie bisher vom Senat vorgestellt wurden!

### 3 Das Liniennetz

Ein modernes Liniennetz im Busverkehr muss die Vorzüge des Busses voll ausnutzen.

#### 3.1 Schnell wie die Schnellbahn: Expressbusse

Der wichtigste Vorteil des Busses ist, dass ein Bus einen anderen Bus sehr viel leichter überholen kann als eine Bahn eine andere Bahn. Busse mit vielen Haltestellen können also auf dem gleichen Weg wie Busse mit wenigen Haltestellen verkehren. Und weil Busse mit wenigen Haltestellen schneller sind, lassen sich hier ganz, ganz schnell Busbeschleunigungen erreichen. Und die zusätzlichen Kosten sind sogar geringer als bei zusätzlichen Bussen, die überall halten.

*Beispiel 1: Vom Osdorfer Born in die Innenstadt*

*Vom besonders abseits der Hauptverkehrsachsen gelegenen Osdorfer Born kommt man seit einiger Zeit mit der Linie 3 direkt in die Innenstadt. Und diese Linie nutzt bereits die Chancen, durch Auslassen einiger Haltestellen schneller zu werden. Aber was wir eigentlich brauchen, ist ein durchgängig schneller Bus, der den Osdorfer Born detailliert erschließt - also eine Linie, die vom Schenefelder Platz bis zum Immenbusch mit sehr kurzen Haltestel-*

*lenabständen verkehrt - und dann bis in die Innenstadt nur noch die wichtigsten Haltestellen bedient. Diese Linie wäre deutlich schneller als die gegenwärtige Linie 3, und sie könnte als Teil der Kapazitätsausweitung in diesem Bereich eingeführt werden, ohne dass andere Fahrgäste leiden müssen.*

*Beispiel 2: Expressbusse kommen insbesondere für Direktverbindungen zu den Schnellbahnen sowie als Ersatz für fehlende Schnellbahnen, auch für schnelle Tangentiallinien (z.B. Ring 3), in Betracht. Dabei können auch Umschichtungen zwischen den Linien untersucht werden. Eine Fahrt von Langenhorn Markt nach Eidelstedt (Fangdieckstraße) mit den Metrobussen 24 und 21 ist heute ebenso lang wie die Fahrt mit U1, U3 und S21; eine Tangential-Expresslinie könnte hier Abhilfe schaffen.*

- Schnelle Buslinien gibt es seit vielen Jahren in Berlin oder Kopenhagen (mit seinem Expressbusliniensystem im Tangentialverkehr), damit muss das modernste Bussystem Europas konkurrieren können.

### **3.2 Immer auf der Höhe der Zeit: Regelmäßige Anpassungen des Liniennetzes**

Ein weiterer Vorteil des Busses gegenüber der Bahn ist, dass sein Liniennetz regelmäßig angepasst werden kann. Während ein einmal gebauter Schienenweg die Hauptanbindung eines Stadtteils auf Jahrzehnte hinaus definiert, kann der Bus regelmäßig alle 5 bis 10 Jahre überplant werden. Nur so kann das Liniennetz im Busverkehr dauerhaft das modernste Europas sein.

*Beispiel 1: Die Planungsoffensive des Jahres 2008:*

*Am 18.11.2008 kündigte der HVV eine Reihe von Veränderungen im Verkehrsnetz an; mehrere Änderungen wurden bereits in einer ersten Stufe am 14. Dezember 2008 realisiert. Weitere Maßnahmen sollten in einer zweiten Stufe im Frühjahr und Sommer 2009 folgen, und danach ab Fahrplanwechsel 2009 eine dritte Stufe. Dieses Überplanungsprogramm entsprach in seinen Ansätzen durchaus dem, was für ein modernes Bussystem erforderlich ist. Leider endete die Umsetzung irgendwann in der zweiten Stufe, die übrigen Maßnahmen stehen weiterhin aus. Und vergleichbare Ansätze gibt es seither nicht mehr.*

*Beispiel 2: Von Steilshoop nach Barmbek*

*Wichtigste Verbindung von Steilshoop nach Barmbek ist die Linie 7. Diese Linie wird gut angenommen, aber für Menschen, die im Osten oder im Zentrum Steilshoops wohnen, gäbe es einen kürzeren Weg nach Barmbek (und damit auch in die Innenstadt). Er führt über die Steilshooper Straße und wäre je Fahrt 6 Minuten schneller. Normale Berufspendler/innen können sich also jede Woche eine Stunde länger um ihre Kinder kümmern, sobald es diese Linie gäbe.*

### **3.3 Mutig: Wer ein modernes Bussystem will, muss Experimente machen**

Wer immer auf der Höhe der Zeit sein will, muss experimentieren. Im Fahrzeugbereich geschieht dies in Hamburg - oft in einem Ausmaß, dass man fast von einer indirekten Subventionierung der Fahrzeugindustrie sprechen müsste. Bei der Angebotsplanung allerdings sieht es anders aus: Das letzte (sehr erfolgreiche) Experiment war die Einführung des Nachtverkehrs am Wochenende. Aber seither herrscht Stillstand. Dabei gibt es viel zu probieren: Von den Expresslinien, den Taktverdichtungen der Metrobusse und anderen Dingen ist an anderer Stelle die Rede, hier zählt der Mut, neues zu probieren. Und oft fehlen kleine, lokale Verbindungen. Die kann man einrichten, wenn sie plausibel erscheinen, auf Verdacht. Wenn sie nicht angenommen werden, können sie nach 3 oder 5 Jahren wieder eingestellt werden. Für solche "experimentellen Erschließungslinien" muss ein fester Etat zur Verfügung stehen.

*Beispiel 1: Ein uraltes Beispiel ist die Linie 288, die speziell auf die Bedürfnisse des Pflegezentrums Bahrenfeld ausgerichtet ist - und seit mehr als 10 Jahren erfolgreich, wenn auch nicht sensationell, mit 6 Fahrtenpaaren täglich unterwegs ist.*

*Beispiel 2: Im Osdorfer Born wird darüber geklagt, dass es keine direkten Busverbindungen in die benachbarten Quartiere Lurup (Eckhoffplatz), Iserbrook, Blankenese und Schenefeld gibt. Regionale Erschließung durch örtliche Linien (Stadtbuslinien) ist in anderen Stadtteilen selbstverständlich; in Volksdorf und Blankenese gibt es sogar Ringlinien.*

## **4 Die modernsten Busfahrpläne Europas**

Moderne Fahrpläne sind einprägsam, überschaubar und leicht verständlich:

### **4.1 So häufig wie die Bahn**

U- und S-Bahnen in Hamburg fahren von sehr wenigen Ausnahmen abgesehen jeden Tag von 7 Uhr oder früher bis 23 Uhr im 10-Minuten-Takt oder öfter, in der übrigen Zeit von 4.30 Uhr bis 1.00 Uhr und am Wochenende ohne Unterbrechung; die ganze Nacht hindurch fahren sie mindestens im 20-Minuten-Takt. Das ist modern und großstadtwürdig, und das muss für die wichtigen Buslinien genauso gelten. Stadtteile wie Steilshoop, Osdorfer Born, Jenfeld, Hohenhorst, Eißendorf, Sinstorf, Groß Borstel, Lohbrügge oder Lurup sind nicht weniger wichtig als Blankenese, Volksdorf oder die Hafencity, die jetzt gerade ihre U-Bahn erhält.

### **4.2 Regelmäßig - da war der HVV früher besser. Viel besser.**

Als der HVV gegründet wurde, gab es einige Selbstverständlichkeiten: Es gab höchstens zwei Fahrplangeschwindigkeiten für die einzelnen Buslinien und die Takte "passten" zueinander. Die damaligen Planer des HVV hätten sich zu Tode geschämt, wenn sie die heutigen Fahrplanstrukturen erarbeitet hätten: S-Bahnen im 5- oder 10-Minuten-Takt mit Busanschlüssen im 6- bis 7-Minuten-Takt wie an den Bahnhöfen Klein Flottbek (Metrobus 21) oder Veddel (Metrobus 13) sind weder modern noch unmodern, sondern einfach Planungsfehler.

Und wenn dann noch 6-Minuten-Takte mit 10-Minuten-Takten auf derselben Strecke kombiniert werden (wie bei den Linien 7 und 172 zwischen Barmbek und Hebebrandstraße), dann besteht unmittelbarer Handlungsbedarf. Ein modernes Bussystem wird zu der systematischen Angebotsplanung zurückkehren müssen, wie Hamburg sie noch in den 70er Jahren kannte und für selbstverständlich nahm.

### **4.3 Moderne Bussysteme bieten Anschlüsse**

Zugegeben, es ist sehr aufwändig, in einem riesigem Netz wie dem des HVV Anschlüsse zwischen Bahn und Bus sowie zwischen den Bussen zu planen. Dazu braucht man Zeit, und dazu braucht man Kompetenz. Aber beides kann man schaffen. Schließlich müssen die meisten Fahrgäste im Busverkehr ein- oder zweimal umsteigen, und das kostet heute oft mehr Zeit als die eigentliche Fahrt. Deshalb muss die Schaffung von Anschlüssen auch im Busverkehr endlich wieder Bestandteil der Arbeit des HVV werden. Die guten Anschlüsse etwa im U-Bahn-Verkehr können hier als Vorbild dienen.

### **4.4 Busse kann man pünktlich machen - mit geringem Aufwand**

Es gibt eine Reihe von Maßnahmen, mit denen man die Busse pünktlich machen kann. Besonders erwähnt seien Ampelschaltungen, die verspäteten Bussen Vorrang einräumen und pünktliche Busse wie alle anderen Verkehrsteilnehmer behandeln. Aber es gibt noch mehr Maßnahmen.

Für moderne Stadtbahnen plant man heute stets eigene Spuren, bei Bussen genügen oft kurze Abschnitte - Beispiele dafür, wie so etwas intelligent und unaufwändig geplant werden kann, findet man sogar in Hamburg (z.B. Linie 26 vom Kapstadtring bis zur Hebebrandstraße).

Man muss auch die Ursachen für immer wiederkehrende Unpünktlichkeiten untersuchen und beseitigen.

*Beispiel: Verkehrsstaus auf der Autobahn A 23 beim Dreieck Nordwest wirken sich mit Verspätungen von 20 Minuten und mehr auf den Metrobus 21 im Osdorfer Born aus. Die Strecke kann zum Beispiel geteilt werden oder in dem kritischen Bereich eigene Spuren erhalten.*

## **5 Die modernsten Busse Europas - für die Fahrgäste**

Bei modernen Bussen diskutiert der Senat bisher vor allem Fragen der Antriebstechnik. Für die Fahrgäste stehen aber andere Fragen im Vordergrund. Wir orientieren uns an einer Werbekampagne, die die Hochbahn vor einigen Jahren durchführte und die lesende oder schlafende Fahrgäste im Bus zeigte mit der Textzeile: "Versuchen Sie das mal im Pkw". Zur Zeit könnte die Textzeile auch lauten: "Versuchen Sie das mal als Hochbahn/PVG-Fahrgast!" Erst, wenn ein Hochbahn-/PVG-Fahrgast im Bus lesen oder schlafen kann, haben wir ein modernes Bussystem:

### **5.1 In modernen Bussen sitzen die Reisenden**

Normalerweise sind Sitzplätze in Bussen Vorschrift, aus gutem Grund. Eine Ausnahme gibt es für langsame Busse (weniger als 60 km/h) im Linienverkehr. Ursprünglich sollte damit vermieden werden, dass in Ausnahmesituationen Fahrgäste nicht befördert werden können, obwohl noch Platz zum Stehen ist. Aber es ging um Ausnahmen. In der Kriegs- und Nachkriegszeit wurde aus dieser Ausnahme die Regel, und auch heute noch planen HVV und die Verkehrsunternehmen Stehplätze bedenkenlos für den Normalfall ein. In modernen Bussen geht die Nachkriegszeit jetzt endlich zu Ende und Sitzplätze werden der Normalfall auf allen Fahrten. Nach Fußballspielen, an Schulwandertagen und am Ende großer Familienfeiern gilt die Ausnahmeregel, dass auch einmal gestanden wird.

### **5.2 In modernen Bussen fährt man vorwärts**

Ein wesentlicher Vorteil der Busse ist, dass sie immer vorwärts fahren. Im Gegensatz zu U- und S-Bahnen können also alle Sitzplätze in Fahrtrichtung angeordnet werden. (Nebenbei bemerkt ist dieser Vorteil so entscheidend, dass schon deshalb die nächste Stadtbahnplanung statt wie zuletzt von Zwei- von Einrichtungsfahrzeugen ausgehen sollte, die wie Busse immer vorwärts fahren.) Und eigentlich wurde das auch immer getan, erst in den letzten Jahren hielt hier ein enormer Rückschritt Einzug - mit allerlei Begründungen, die allesamt eher beweisen, dass den Verantwortlichen bei der Hochbahn andere Dinge wichtiger sind als das Wohlbefinden der Fahrgäste.

*Beispiel: Als Lissabon in den letzten Jahren seine Busflotte erneuerte, entschied man sich für Low-Entry-Busse, die im vorderen Teil niederflurig, hinter den Türen aber hochflurig sind – und die Sitzplätze wurden dort entsprechend fast ausschließlich in Fahrtrichtung angeordnet.*

### **5.3 In modernen Bussen sitzt man bequem und sicher**

Lehnen, die bis in Kopfhöhe reichen (wie in den neuen Schnellbussen der Hochbahn) kosten nicht viel mehr, und weiche Rückseiten der Lehnen als Aufprallschutz bei Unfällen sollten eine Selbstverständlichkeit sein. Darüber hinaus sollten die Sitzplätze auch für ältere Fahrgäste für Fahrten von einer bis zwei Stunden nutzbar sein, ohne dass sie Rückenschmerzen bekommen. Das sind Selbstverständlichkeiten für alle Busfahrgäste und nicht nur für Schnellbusbenutzer/innen.

Da mit Erfüllung der von uns vorgegebenen Qualitätskriterien für den Busverkehr der Schnellbus keinen erhöhten Standard mehr bietet, ist im Zuge der Umsetzung der von uns vorgeschlagenen Maßnahmen eine Integration der heutigen Schnellbusse in das allgemeine Busnetz bei Abschaffung des Schnellbuszuschlags sinnvoll. Es ist auch nicht länger hinnehmbar, dass einzelne Wohngebiete nur über teurere Schnellbusse erschlossen werden.

### **5.4 In modernen Bussen steht man bequem, wenn es doch mal sein muss**

Stehplätze in Bussen sind auch ein erhebliches Sicherheitsrisiko bei Unfällen. Und zum bequemen Stehen gehört zumindest die Möglichkeit, sich anzulehnen und sich auf jedem Platz sicher festhalten zu können.

## **5.5 In modernen Bussen gibt es Platz für Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle**

Da ist Hamburg inzwischen ganz ordentlich versorgt, nur ist es natürlich nicht gerade anständig, wenn dieser Stellplatz zu Lasten der normalen Fahrgäste, die sitzen wollen, geht. Die werden ebenso wie die Kinderwagen- und Rollstuhlfahrer immer mehr, und dafür muss es dann eben mehr Platz geben. Ein Drittel mehr Kapazität hat Bürgermeister Scholz in seiner Regierungserklärung angekündigt. Wenn das kein leeres Versprechen war, ist das angemessen.

## **5.6 Moderne Busse fahren ruhig**

Ruhiges Fahren, dazu gehören gute Federungen und lange Achsstände. Die modernen Busse aus Eindhoven, die die PVG kürzlich in Hamburg vorstellte, sind hierfür ein gutes Beispiel, die Hochbahn-/PVG-Busse sind überwiegend ein Beispiel dafür, wie es nicht sein soll. Und zu einer ruhigen Fahrweise gehört auch der Verzicht auf unnötige Kurvenfahrten. Wenn es also schon Busbuchten gibt, müssen sie entsprechend lang sein, damit der Bus sanft einschwenken kann. Und sie müssen zu eben diesem Zweck konsequent von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden. Eine Ausweisung als Busspur und eine konsequente Belegung von Fahrern, die dort Busse behindern, kann hier eine große Hilfe sein.

## **5.7 Aus modernen Bussen kann man rausgucken**

Ganz ehrlich, manche Reisenden lesen nicht und schlafen nicht, sondern schauen die Landschaft an. Da möchte man doch gerne die Schilder draußen lesen können oder die Bäume erkennen. Flächendeckende Werbung an den Fenstern verhindert das - und andern mutet man das auch nicht zu: Weder U- noch S-Bahnfenster sind mit solcher Werbung verklebt, und für die Dienstwagen von Bürgermeister Scholz und Hochbahnchef Elste gilt das erst recht - dabei sind die doch die ersten, die Opfer für die Stadt bringen sollten.

# **6 Die Fahrwege für Europas modernstes Bussystem**

Bereits bei der Stadtbahnplanung wurde deutlich gesagt, was für öffentliche Verkehrsmittel auf der Straße wichtig ist - alles - bis auf die Schienen - was die Stadtbahn braucht, braucht der Bus auch, nur ist er manchmal etwas bescheidener:

## **6.1 Eigene Fahrspuren für ein modernes Bussystem**

Auch Busse brauchen eigene Spuren - überall dort, wo es regelmäßig Staus gibt. Aber auch nur dort, und nur um am Stau vorbeizukommen. Und manchmal genügt auch eine zeitweilige Busspur, nur von 6 bis 9 Uhr oder von 15 bis 20 Uhr - in der übrigen Zeit kann dann gerne geparkt werden. Nur, dass die Busspur frei ist, während sie gilt, muss überwacht werden.

## **6.2 Auch Busse fahren am besten geradeaus**

Wenn es sein muss, dann kann es auch mal eine enge Kurve für den Bus geben, aber unnötige Schlenks sollten vermieden werden; sie sind unbequem für die Fahrgäste. Das gilt auch für Busbuchten - sie schütteln gerade die ein- und aussteigenden Fahrgäste unnötig durch. Und wenn doch mal eine Busbucht nötig ist, dann muss sie bequem anfahrbar sein. Hier helfen auch bauliche Maßnahmen (etwas das Kasseler Sonderbord) weiter.

## **6.3 Vorfahrt für den Bus**

Straßen mit Busverkehr sollten Vorfahrt haben - da ist Hamburg recht weit. Und an Ampeln sollen Busse bevorzugt werden. Technisch ist das kein Problem, und wer ein modernes Bussystem will, wird diese Busbevorrechtigung an allen Ampeln einführen. Aber nicht für alle Busse, sondern nur für die, die verspätet sind. Wobei dann aber auch 1 Minute Verspätung reichen muss, um dem Bus Vorfahrt zu gewähren.

## 6.4 Komfortable Haltestellen

Komfortable Haltestellen bieten bequemes Ein- und Aussteigen - durch entsprechend hohe Bordsteine (dank Niederflurtechnik und der Möglichkeit, den Bus ein wenig Richtung Haltestelle zu kippen ist das eine geringe Anforderung). Und: Gute Haltestellen nützen nur dann etwas, wenn sie frei von Falschparkern und lang genug sind. Lang genug auch dann, wenn die dort verkehrenden Buslinien alle gleichzeitig kommen.

## 7 Ein-, Aus- und Umsteigen in Europas modernstem Bussystem

### 7.1 Ein- und Aussteigen ohne Stufen

Komfortable Haltestellen bieten bequemes Ein- und Aussteigen - durch entsprechend hohe Bordsteine (dank Niederflurtechnik und der Möglichkeit, den Bus ein wenig Richtung Haltestelle zu kippen, ist das eine geringe Anforderung).

### 7.2 Schnelles Ein- und Aussteigen an allen Türen

Damit es schnell geht beim Ein- und Aussteigen, müssen hier alle Türen zur Verfügung stehen. Vor allem bei Bussen mit mehr als zwei Türen (vorne und in der Mitte) ist offensichtlich, dass es durch den Zwang, zum Einsteigen nur eine einzige Tür zu benutzen, langsamer geht. Insofern ist der geplante Zwang zum Vorne-Einstieg das Gegenteil eines modernen Bussystems. Auf welche möglichst intelligente Weise die Verkehrsunternehmen die Berechtigung zum Mitfahren prüfen, möge untersucht werden; jedenfalls kann das nicht durch Behinderung und Abschreckung der zahlenden Fahrgäste geschehen.

### 7.3 Fahrgastinformation an der Haltestelle und im Bus

Fahrgäste wollen wissen, ob Ihr Anschluss klappt. Dazu brauchen moderne Busse eine regelmäßige Anzeige an jeder Haltestelle, wann welche Anschlusslinie verkehrt (an vielen Haltestellen selbst wird das schon jetzt angezeigt, diese Daten können auch in den Bus gesendet werden). Und wichtige Einrichtungen in der Nähe der Haltestelle sollten ebenfalls angekündigt werden. Und: Für Fahrgäste, die sich über ihren weiteren Reiseweg oder die Rückfahrt informieren soll, müssen im Bus HVV-Fahrpläne vorhanden sein. Nette Belletristik im Regal, wie bei VHH-PVG üblich, ist zwar ein schönes Angebot, aber wichtiger ist der Fahrplan - und der Verkehrsnetzplan.

*Beispiel: Auf den Metrobuslinien 2 und 3 fehlen auf langen Abschnitten Fahrgastinformationstafeln an den Haltestellen.*

*Auch sind die Funksysteme von HHA und PVG offenbar nicht voll kompatibel.*

### 7.4 Anschlusssicherheit

Die Einhaltung von Anschlüssen sollte sichergestellt werden. Dass das nicht immer klappt, ist klar, aber der Fahrgast muss die Möglichkeit haben, sich beim Fahrer des Busses (oder beim Triebfahrzeugführer der U- oder S-Bahn) zu melden, wenn er einen Anschluss erreichen will. Und die jeweiligen Fahrer müssen in der Lage sein, die Fahrer des Anschlussverkehrsmittels über den Umsteigewunsch zu informieren. Im 10-Minuten-Takt ist das nicht unbedingt nötig, aber wo nur alle 20 Minuten oder gar nur jede Stunde gefahren wird, ist dies entscheidend für die Attraktivität des ÖPNV.

## **8 Die Fahrer und Schaffner im modernsten Bussystem Europas**

Fahrer kennt man in allen Bussen. Aber Schaffner, die sind seit langem abgeschafft. Das ist schade; es nützt zwar der Kostensenkung, geht aber zu Lasten der Fahrgäste.

### **8.1 Die Fahrer sind gut beschäftigt, wenn sie fahren, beraten und schauen, was im Bus passiert.**

Wir alle wünschen uns Fahrer, die entspannt, gelassen und dennoch konzentriert den Bus sicher durch die Straßen führen, dabei auch noch auf Anschlüsse achten, und notfalls auch mal eine Auskunft geben können. Das geht nicht, wenn sie ständig mit anderen Dingen beschäftigt sind. Bei geringen Fahrgastzahlen können sie schon auch noch Fahrkarten verkaufen, in stark frequentierten Bussen ist das nicht vertretbar. Da Hamburg es versäumt hat, wie in anderen Städten üblich, Mehrfahrtenausweise einzuführen, wäre es am besten, wenn Schaffner in den Bussen mitfahren - sie könnten dann tatsächlich problemlos auch Zeitungen verkaufen und andere Serviceleistungen anbieten. Die angeblich modernen Lösungen von Handykarten und Chipkarten sind kein Ersatz.

### **8.2 Die Fahrkartenkontrolle geht in einem modernen Bussystem nicht zu Lasten der Fahrgäste**

Die generelle Kontrolle der Fahrkarten durch die Fahrer ist nicht nur wegen der so entstehenden Zeitverzögerung ein Ärgernis, sondern auch, weil damit die Sitzplätze im hinteren Teil des Busses für die Fahrgäste oft nicht erreichbar sind - und fast nie, ehe der Bus anfährt, was die Unfallgefahr erhöht. Während des Versuchs in Bergedorf wurden wiederholt Fahrgäste vorne aus dem Bus gejagt, weil sie die Sicht des Fahrers behinderten, und mussten sich dann hinten hineindrängeln (was sie vorher von vorn herein getan hätten). Dass die generelle Fahrkartenkontrolle durch den Fahrer ein Problem ist, hat auch die Hochbahn bereits erkannt, deshalb ist dieses Verfahren für die Linien 4, 5 und 6 (also die, die fast unmittelbar an der Hochbahnverwaltung vorbeifahren) ausgesetzt. Aber wenn man auch andere Stadtteile in den Blick nimmt, dann wird schnell klar, dass fast alle Linien immer wieder überfüllt sind - ob es die 3, die 7, die 13, die 21, die 23, die 26 oder fast jede andere Linie in Hamburg ist.

## **9 Überschaubare Tarife**

Der Anteil an Barzahlern ist zu reduzieren durch

- 9.1 günstigere Preise für Zeitkarten und Abonnements, auch bei den CC-Karten,
- 9.2 zusätzliche Fahrkartenautomaten an Haupthaltestellen,
- 9.3 bessere Vermarktung von Internet- und Handyfahrkarten,
- 9.4 Überarbeitung der Tarifzonen und Zahlgrenzen, die teilweise noch aus der Vorkriegszeit stammen,
- 9.5 Vermehrte Nutzung von Modellen der ÖPNV-Finanzierung durch Umlagen (beispielsweise Parkraumablösung, wie in Hamburg bereits praktiziert, oder durch Anliegerfinanzierung wie in Kalifornien weit verbreitet).

## **10 Wie plant man Europas modernstes Bussystem?**

Momentan besteht die Planung darin, dass die Hamburger Verkehrsunternehmen einfach entscheiden, was sie für richtig halten, und das dann tun. Das ist mittlerweile ein einmaliger Zustand in Deutschland - Hamburg hat hier das unmodernste Bussystem Deutschlands und bisher ist nicht absehbar, dass sich das ändert. Nötig wäre eine grundlegende Überprüfung des gesamten Liniensystems auf der Basis systematischer Bedarfserhebungen in den Stadtteilen; die heute übliche

Fahrgastzählung auf den vorhandenen Linien ist dafür kein Ersatz. Und diese Überprüfung darf nicht von den Verkehrsunternehmen gemacht werden, die im Zweifel ihren Bestand erhalten wollen und auch auf Grund ihrer umfangreichen Geschäfte außerhalb Hamburgs wenig Interesse haben, dortige Fahrgeldeinnahmen den Hamburger Kunden zu Gute kommen zu lassen.

Politik und Verkehrsträger heben oft hervor, dass der Kostendeckungsgrad des ÖPNV in Hamburg besonders hoch sei. Umgekehrt bedeutet das aber, dass die Qualität, die Hamburg den Fahrgästen für ihr Fahrgeld bereitstellt, besonders schlecht ist. Die Kosten für den HVV, die die Stadt auf diese Weise spart, bezahlen die Fahrgäste durch Zeitverluste beim Umsteigen und während der Fahrt doppelt und dreifach!

### **10.1 Die Rolle der Politik**

Der Normalfall einer Planung in Deutschland ist, dass die Politik in einem Nahverkehrsplan Vorgaben für den Verkehr macht und dann Verkehrsunternehmen mit der Erbringung dieser Leistungen beauftragt und dann durch die jeweilige Verwaltung die Erbringung der Leistungen kontrolliert. Daran sind die beiden Hamburger Busunternehmen HHA und VHH-PVG auch gewöhnt, schließlich haben sie allein oder gemeinsam schon viele Busverkehre außerhalb Hamburgs übernommen - Kiel, Lübeck und Wiesbaden sind hier nur Beispiele. In den meisten Fällen haben die jeweiligen Städte sich sehr schnell wieder von den Hamburger Unternehmen verabschiedet - und dafür gibt es Gründe. Nur Hamburg lässt diese beiden Unternehmen weiter fast alleine den Busverkehr planen, ohne die Qualität zu kontrollieren.

Hier müssen die Hamburger Politiker endlich anfangen, ihre Arbeit zu tun. Erste Ansätze sind erkennbar, wirklich durchgreifende Entwicklungen sind aber noch nicht zu erkennen. Planungen werden weiterhin der Hochbahn übergeben.

### **10.2 Die Aufgaben von Politik, Verwaltung und Verkehrsunternehmen**

Die Verkehrsunternehmen müssen die Verkehrsleistungen erbringen, Politik und Verwaltung müssen diese Erbringung steuern und kontrollieren. Dies ist gerade dann erforderlich, wenn wie in Hamburg überwiegend Unternehmen tätig sind, die entweder der Stadt oder dem Bund gehören. Wenn sich dann die Stadt auf das Urteil der Unternehmen bei der Bewertung ihrer Leistungen verlässt, ist sie angeschmiert.

### **10.3 Moderne Bussysteme kennen verschiedene Planungsebenen**

Zur Zeit ist die gesamte Busplanung in Hamburg formal Aufgabe der Stadt (auch wenn die das in Wirklichkeit der Hochbahn überlässt). Das ist in den meisten Fällen auch sinnvoll, es gibt jedoch auch kleinere Relationen, die im Rahmen einer gesamtstädtischen Betrachtung schnell hinten runter fallen, Linien, die mit wenigen Fahrten am Tag wichtige lokale Verbindungs- und Versorgungsaufgaben erfüllen sollten. Diese Linien sollten künftig in die Zuständigkeit der Bezirke gestellt werden, diese benötigen einen Etat von wenigen Millionen Euro jährlich für diese wichtigen Erschließungslinien, die sonst nicht eingerichtet werden würden.

### **10.4 Die Beteiligung der Bürger**

Ein modernes Bussystem kann nur bei einer Einbeziehung der Bürger in die Planung geschaffen werden. Ansätze dazu waren bei der Planung für die Stadtbahn zu erkennen, auch wenn beispielsweise die Steilshooper oft den Eindruck hatten, sie sollten eher ruhiggestellt als einbezogen werden. Luruper und Osdorfer wurden bisher überhaupt nicht beteiligt. Bei der Entwicklung des Buskonzeptes muss also auf allen Ebenen eine starke Bürgerbeteiligung sichergestellt werden. Wo diese nicht erfolgt, müssen die Bürger selber sagen, was ihnen wichtig ist.

Und genau das tun wir mit diesem Text. Wie damit umgegangen wird, ist also ein wichtiger Hinweis auf die Ernsthaftigkeit des Versprechens unseres Ersten Bürgermeisters Olaf Scholz, in Hamburg "das modernste Bussystem Europas" zu schaffen