

Antrag

**der Abgeordneten Heike Sudmann, Kersten Artus, Tim Golke,
Norbert Hackbusch, Dora Heyenn, Christiane Schneider,
Cansu Özdemir und Mehmet Yildiz (DIE LINKE)**

Betr.: Moratorium zum Busbeschleunigungsprogramm

Im Dezember 2011 hat der Senat der Bürgerschaft sein Busbeschleunigungsprogramm vorgelegt (Drs. 20/2508). Für eine Regierung, die den Bau einer Stadtbahn ablehnt und – bis vor wenigen Monaten – auch keine Gedanken an den Ausbau des U-Bahn-Netzes verschwendete, erschien die Förderung und der Ausbau des Busverkehrs konsequent.

Die in den letzten zwei Jahren erfolgten Planungen lassen jedoch die Frage aufkommen, welche der Maßnahmen der Busbeschleunigung dienen und welche quasi unter dem Deckmantel des Programms zur Verbesserung und Reparatur der Straßeninfrastruktur oder für ganz andere Ziele (zum Beispiel Umstellung auf XXL-Busse bei gleichzeitiger Taktreduzierung) genutzt werden.

Ob zum Beispiel im Bezirk Altona in der Gerichtstraße oder der Bornheide, im Bezirk Mitte in der Langen Reihe oder im Bezirk Nord am Mühlenkamp: Die Anwohner/-innen reiben sich verwundert die Augen und werden wütend, wenn sie die Pläne des Senats zur Busbeschleunigung sehen. Nicht nachvollziehbare Verlegungen von Bushaltestellen, Abbau von Ampeln und sicheren Straßenquerungsmöglichkeiten zugunsten von „Sprunginseln“, Einführung von teuren Kreiseln, Behinderungen des Verkehrs, Gefährdung für Fußgänger/-innen, Verlagerung von Verkehr in Wohnstraßen und sinnlose Fällungen von Straßenbäumen lassen die Anwohner/-innen zum Schluss kommen: So eine Busbeschleunigung wollen wir nicht!

Aus diversen Antworten des Senats auf Anfragen aus den Bezirksversammlungen und aus der Bürgerschaft geht mittlerweile hervor, dass eine große Bremse beziehungsweise Zeitfresserin im Busverkehr neben schlecht geschalteten Ampelanlagen und Zweite-Reihe-Parkern/-innen der Fahrkartenverkauf im Bus ist. Innerhalb des Tarifrings A, der vom Hochkamp im Westen bis zur Steinfurther Allee im Osten, vom Langehorn-Markt im Norden bis nach Wilhelmsburg im Süden gilt, gibt es an ganzen 30 (dreißig) Bushaltestellen Fahrkartenautomaten. Zum Vergleich: Alleine die Linie 3 hat weit über 30 Haltestellen. In den Bussen der HOCHBAHN wurden in 2013 rund 13 Millionen Fahrscheine verkauft, an den Fahrkartenautomaten der HOCHBAHN an Bushaltestellen wurden in 2013 knapp über 537.000 Fahrkarten verkauft. Wie lange der Kauf eines Fahrscheines im Bus dauert, ist unterschiedlich. Wenn jemand genau weiß, was für einen Fahrschein er/sie braucht, dauert der Vorgang laut Senat drei bis vier Sekunden. Wer jedoch Tarifauskünfte oder sein Portemonnaie sucht, braucht wesentlich länger (die Zahlen zum Fahrkartenverkauf wurden der Schriftlichen Kleinen Anfrage Drs. 20/11222 entnommen).

Die Aufstellung von Fahrscheinautomaten würde also einen wesentlichen Beitrag zur Beschleunigung des Busverkehrs liefern. Im Busbeschleunigungsprogramm des Senats (Drs. 20/2508, Seite 2 – 3) hingegen ist diese Maßnahme nur nachrangig, quasi unter ferner liefen zu finden: „... Auch die Ausstattung der Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen und gegebenenfalls zusätzlichen Fahrkartenautomaten sind hier hinzu zu rechnen.“

Die Bürgerschaft möge vor diesem Hintergrund beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. die weiteren Planungen zur Busbeschleunigung auszusetzen. Geplante Maßnahmen kommen nur noch zur Umsetzung, wenn sie weder vor Ort noch in den Gremien der Bezirksversammlungen auf Widerstand stoßen beziehungsweise gestoßen sind;
2. die Verlegung der Haltestellen Gerichtstraße unverzüglich rückgängig zu machen;
3. der Bürgerschaft eine Überarbeitung des Busbeschleunigungsprogramms zur Abstimmung vorzulegen, die folgende Punkte beinhaltet:
 - a. Erkenntnisse aus den bisherigen Planungen und Umsetzungen des Busbeschleunigungsprogramms,
 - b. Darstellung der Auswirkungen auf die Busfahrtzeiten durch
 - i. verkehrabhängige Steuerung der Lichtsignalanlagen inklusive Bevorrechtigung der Busse,
 - ii. die Aufstellung von Fahrkartenautomaten an Bushaltestellen,
 - iii. ein konsequentes Vorgehen gegen Zweite-Reihe-Parker/-innen.
 - c. Gegenüberstellung der Ergebnisse aus 3. b. mit den bisherigen Planungen des Senats,
 - d. Aufschlüsselung der bisherigen und zu erwartenden Kosten der Busbeschleunigung nach reinen Maßnahmen für den Busverkehr sowie Maßnahmen für den MIV (inklusive Straßenreparatur),
 - e. Organisation von Beteiligungsverfahren für die Anwohner/-innen – unter Einbeziehung vorhandener Quartiers- und Stadtteilbeiräte und anderer Anwohner/-innengremien – in denen ergebnisoffen die Grundlagen und Daten der Planungen zur Diskussion und Disposition gestellt werden. Dabei sind sämtliche erhobene Daten, erarbeitete Pläne und kalkulatorische Berechnungen ebenfalls zu veröffentlichen.