



BUSVERKEHR IN DER VERKEHRSBERUHGIGTEN INNENSTADT

Oliver Mau
Abteilung Verkehrsentwicklung und Mobilitätsstrategie
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
30.03.2025

ZUR PERSON

- Oliver Mau
- Dipl. Ing. für Stadtplanung,
HafenCity Universität Hamburg
- Seit 2022 in der Behörde für Verkehr und
Mobilitätswende in Hamburg, Abteilung
Verkehrsentwicklung und Mobilitätsstrategien.
- Zuständig für die Umsetzung des
Handlungskonzeptes Innenstadt.
- Begleitung verschiedenster Maßnahmen zur
Verkehrsberuhigung in der Innenstadt.



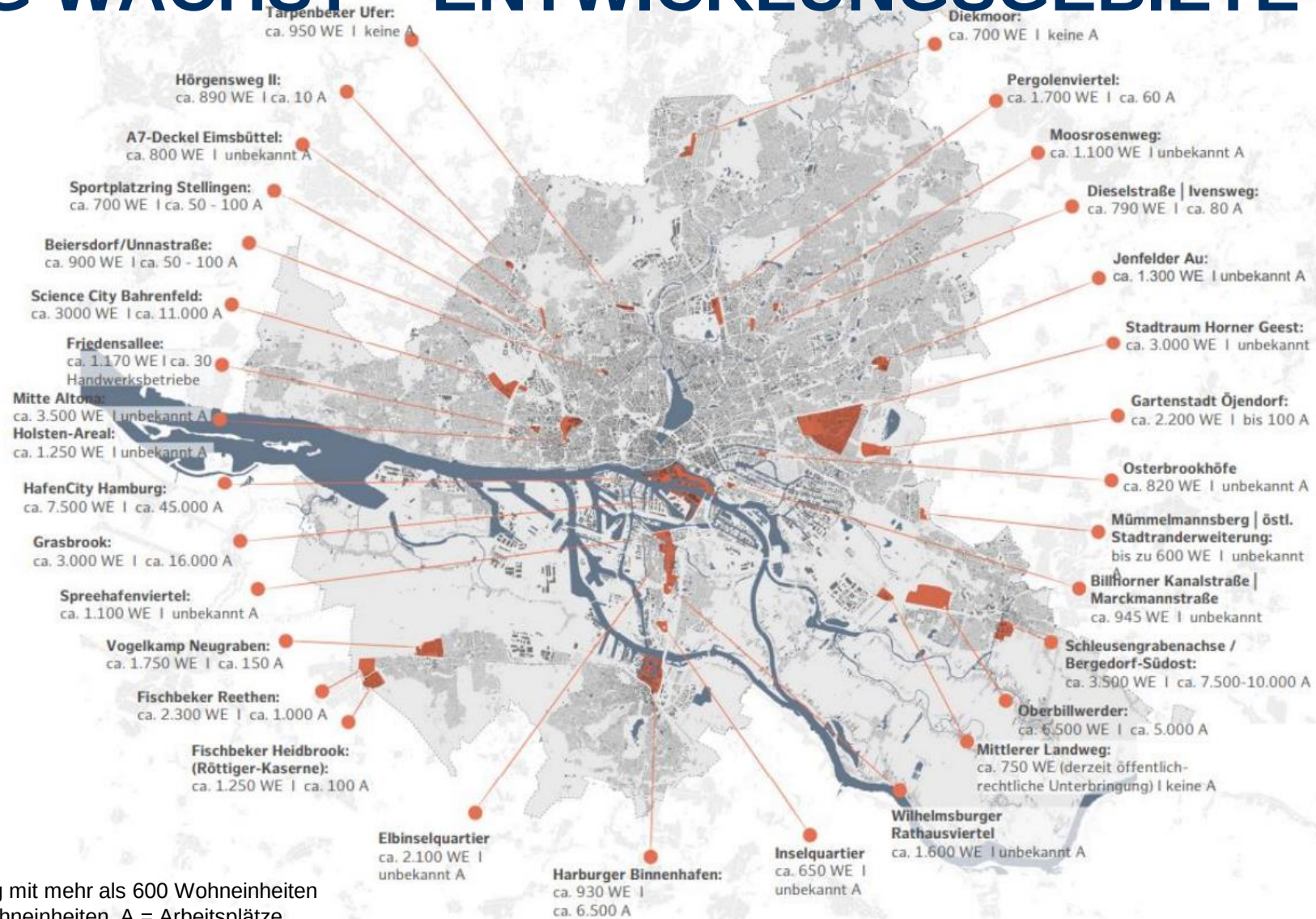
PROGRAMM

1. Aktuelle Verkehrsentwicklung
2. Strategie Mobilitätswende
3. Mobilitätswende in der Innenstadt
4. Verkehrsberuhigung und Busverkehre
 - Strategische Überlegungen
 - Konkrete Praxisbeispiele

01

AKTUELLE VERKEHRSENTWICKLUNG

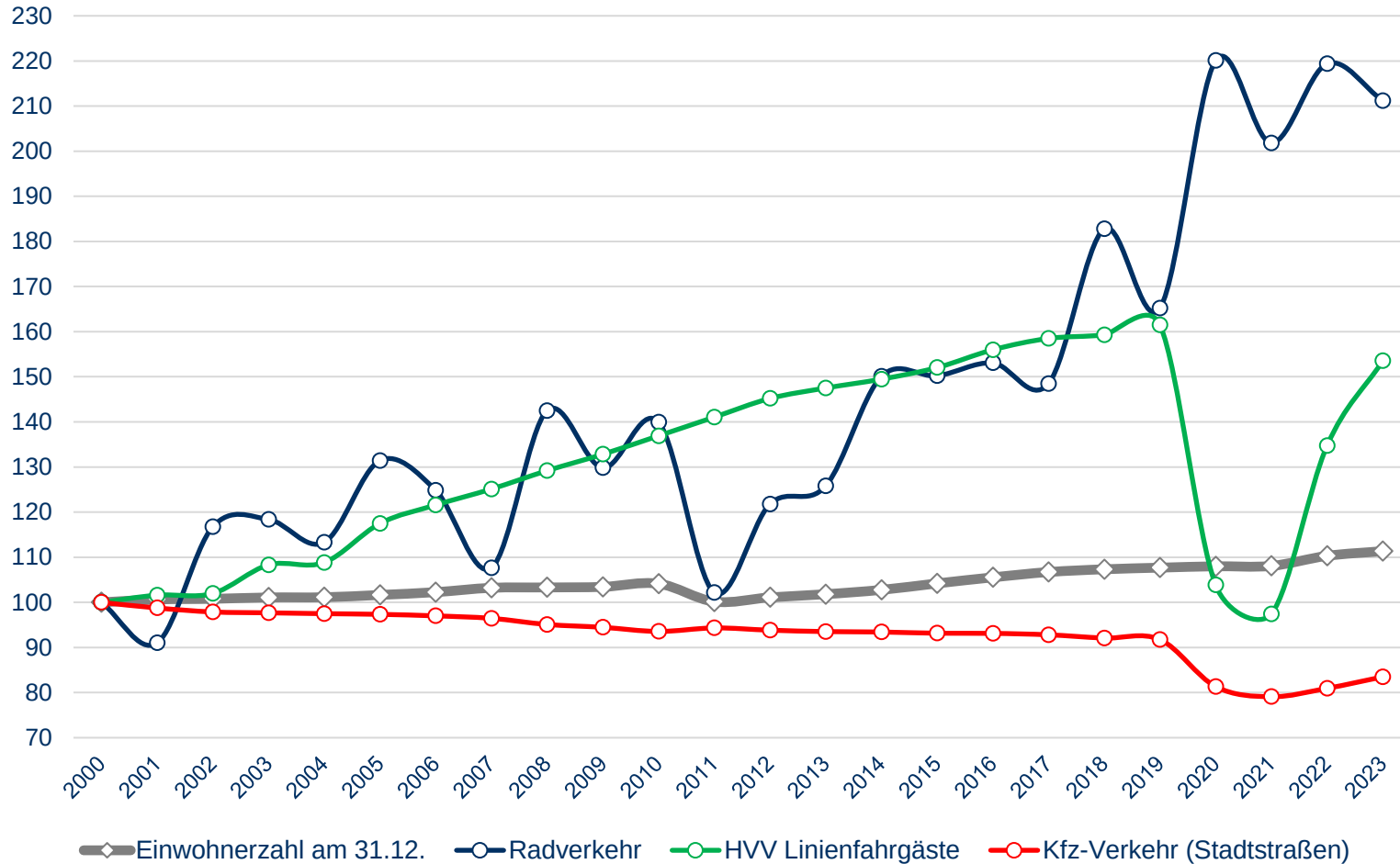
HAMBURG WÄCHST – ENTWICKLUNGSGEBIETE



Projekte der Hamburger Stadtentwicklung mit mehr als 600 Wohneinheiten
(Stand 04/2023, Quelle: BSW); WE = Wohneinheiten, A = Arbeitsplätze

DER VERKEHR VERÄNDERT SICH

Bevölkerungsentwicklung und Verkehrsentwicklung in Hamburg seit 2000
(Index: 2000=100 %)

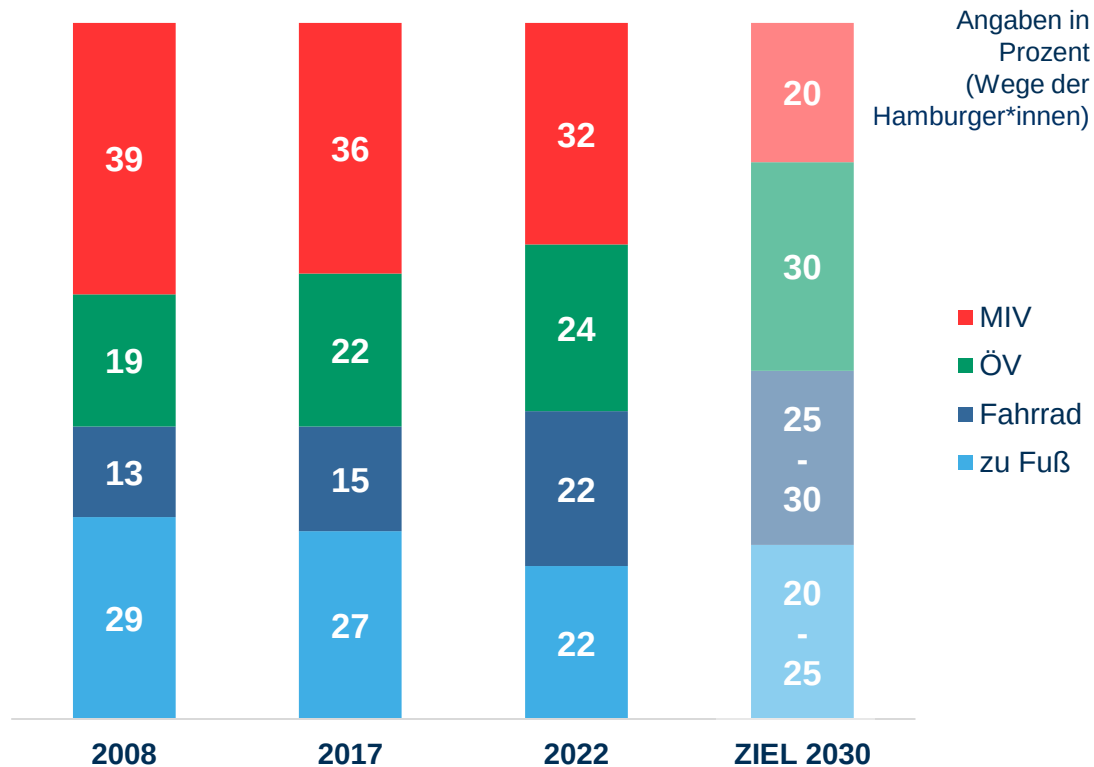


Quellen: BVM, hvv.

- Die **Bevölkerung** in Hamburg ist seit 2000 um 10 % gewachsen.
- Der **Radverkehr** hat sich im gleichen Zeitraum mehr als verdoppelt.
- Die Fahrgastzahlen im **ÖPNV** sind kontinuierlich gewachsen, mit der Pandemie aber stark eingebrochen. Seitdem steigt das Fahrgastniveau im HVV wieder, seit Einführung des Deutschlandtickets sogar über das Vor-Corona-Niveau.
- Der **Kfz-Verkehr** auf den Stadtstraßen ist bereits vor der Pandemie kontinuierlich gesunken. Für 2023 liegen die Zählwerte weiterhin unter dem Vor-Corona-Niveau.

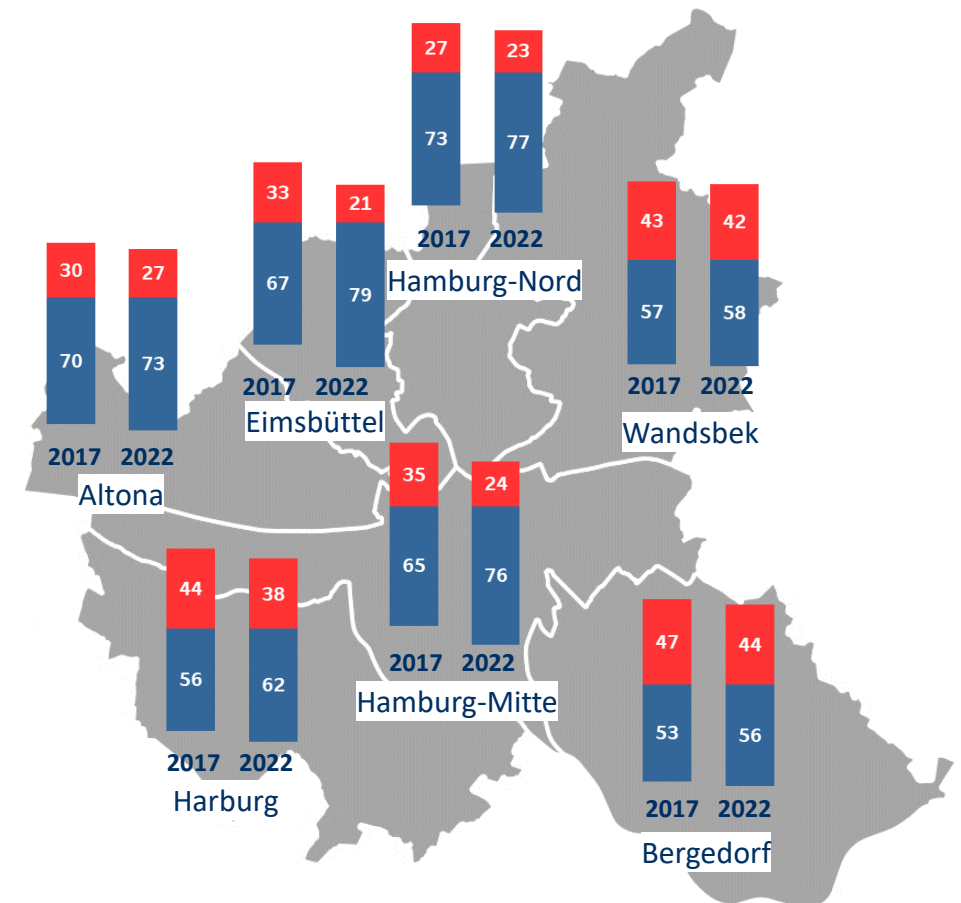
DER VERKEHR VERÄNDERT SICH

Entwicklung des Modal Split insgesamt...



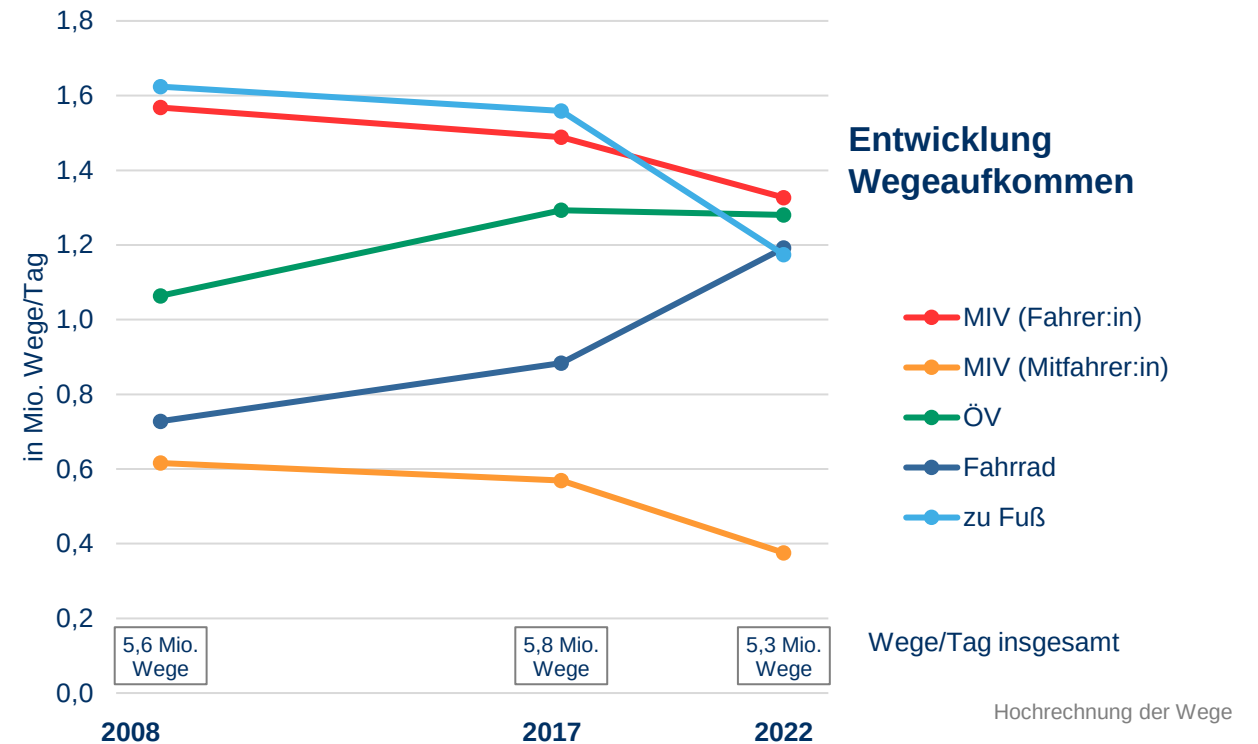
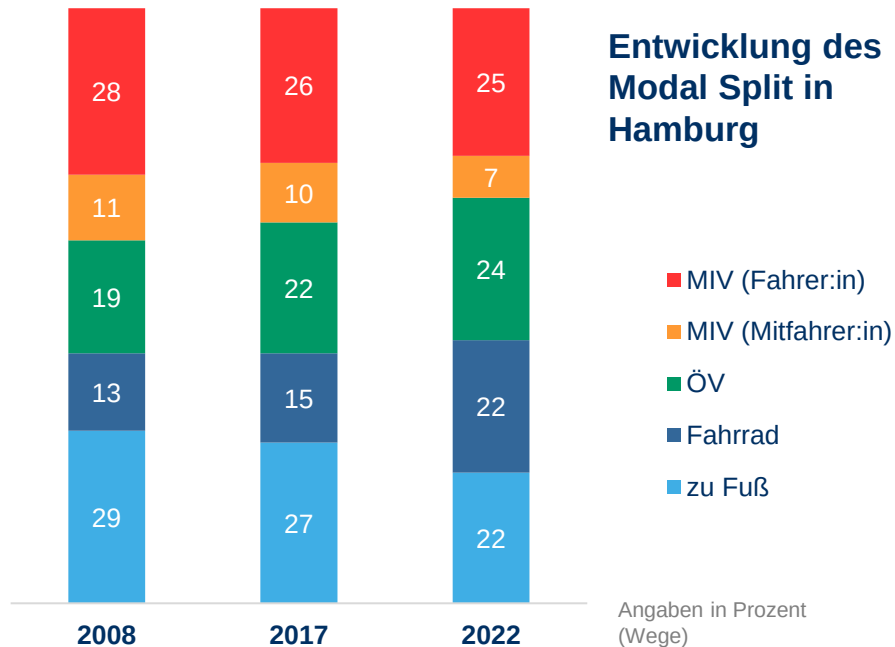
Quelle: MiD 2017 (infas, DLR et.al.), MobiHam 2022 (BVM, Helmert)

... und in den Bezirken



MODAL SPLIT 2022 (HOCHRECHNUNG GESAMTJAHR)

STARKER ZUWACHS DES RADVERKEHRS, RÜCKGANG DES MIV

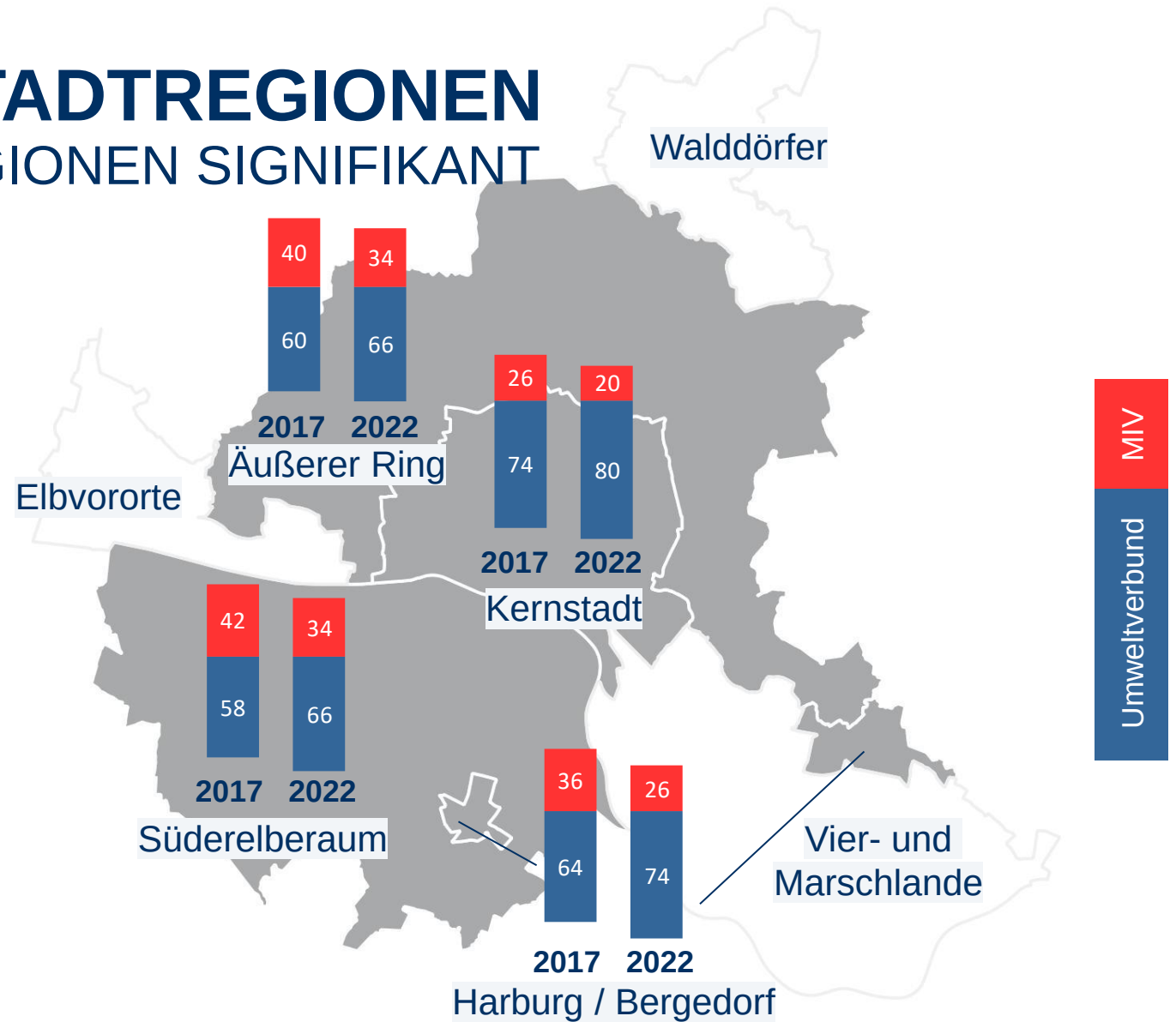


- 68 % der Wege im Umweltverbund zurückgelegt (2017: 64 %)
- Anteil des Radverkehrs steigt auf 22 % (Wegeanzahl steigt um 35 % ggü. 2017)
- ÖV steigt relativ von 22 % auf 24 %, Absolutzahl stagniert

MODAL SPLIT DER STADTREGIONEN

DER MIV SINKT IN STADTREGIONEN SIGNIFIKANT

- In der Kernstadt wird der Bereich des Zielwerts 80/20 schon erreicht
- Deutliche Abnahmen im MIV in allen gezeigten Stadtregionen



Zeitraum außerhalb Ferien und Feiertage
 Werte beziehen sich auf die Verkehrsmittelwahl der Einwohnerinnen und Einwohner der jeweiligen Stadtregion
 Walddörfer, Elbvororte und Vier- und Marschlande keine statistisch valide Aussage möglich

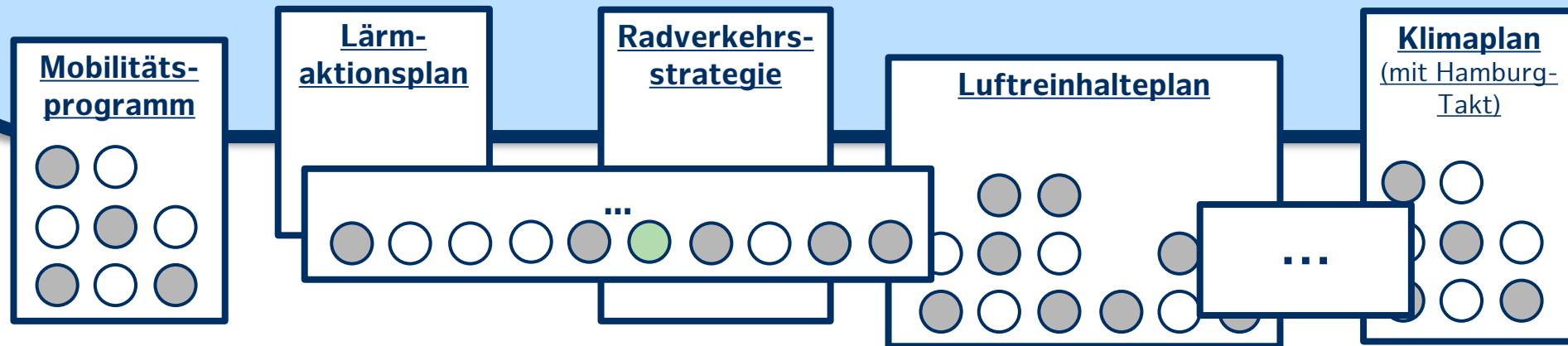


STRATEGIE MOBILITÄTSWENDE

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG

STRATEGISCHE FUNKTION UND AUSRICHTUNG

VEP - Kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung

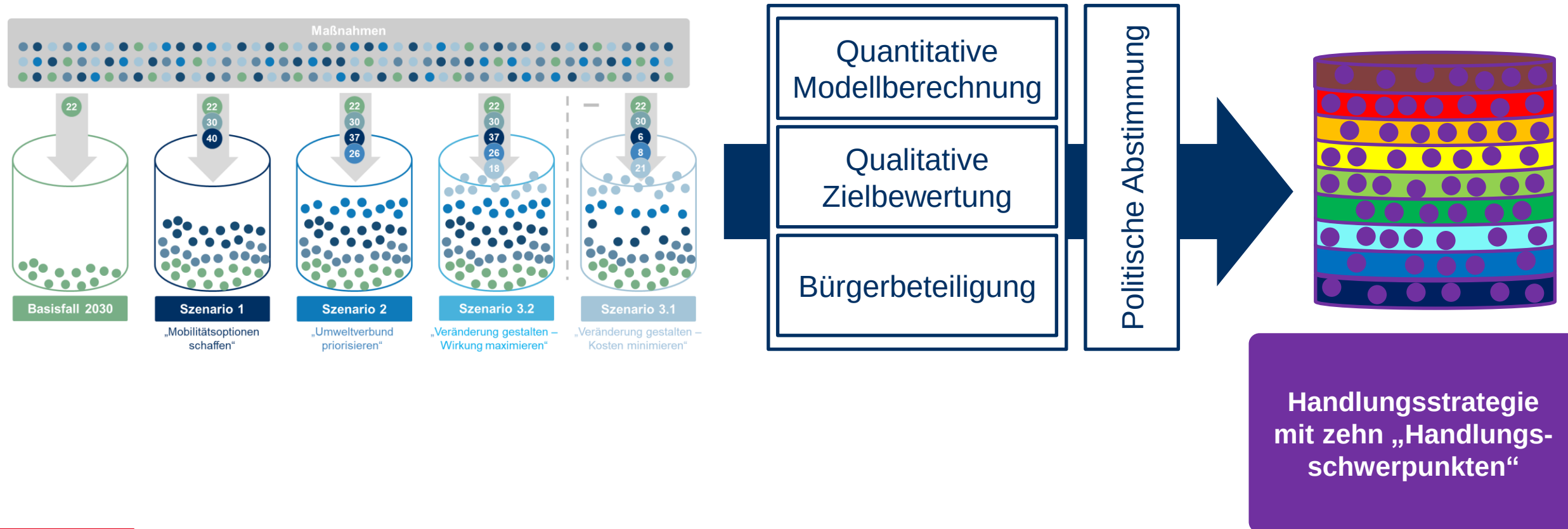


1. Planwerke und Strategien synchronisieren
2. Raum- und strategiebezogene Herausforderungen identifizieren
3. Handlungsbedarfe und Maßnahmen ableiten
4. Maßnahmen priorisieren

Übergeordnete, mobilitätsbezogene Handlungsziele	Ökologische Handlungsziele	Ökonomische Handlungsziele	Soziale und gesundheitsbezogene Handlungsziele	Stadträumliche Handlungsziele
Anteil des Umweltverbundes am Modal Split auf 80 % erhöhen Bezahlbaren und integrierten ÖPNV als Rückgrat der Mobilität mit der Strategie Hamburg-Takt weiter stärken, um den Anteil am Modal Split auf 30 % zu erhöhen Hamburg zur Fahrradstadt entwickeln und Anteil am Modal Split auf mindestens 25 % erhöhen Multimodales Verhalten ermöglichen und fördern	Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen im Straßenverkehr gemäß Hamburger Klimaplan reduzieren Neuversiegelung von Flächen minimieren Umstellung auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge im privaten und gewerblichen Bereich sowie im ÖPNV vorantreiben	Überregionale und regionale Erreichbarkeit Hamburgs optimieren und Zuverlässigkeit erhöhen Inner- und gesamtstädtischen Wirtschaftsverkehr optimieren Funktionsfähigkeit, Resilienz und gute Benutzbarkeit des Straßen- und Schienennetzes sicherstellen	Eigenständige Mobilität für alle ermöglichen, insbesondere für Kinder und Jugendliche sowie mobilitätseingeschränkte Menschen Verkehrsbedingte Luftschadstoffe reduzieren mit dem Ziel der schnellstmöglichen Einhaltung der EU-Grenzwerte Verkehrssicherheit erhöhen und die Anzahl der Verkehrstoten im Geiste der Vision Zero weiter reduzieren (Drs. 21/15572) Anzahl der von übermäßigem Verkehrslärm betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner gemäß Lärmaktionsplan reduzieren	Fußverkehr stärken Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz von Straßen und Plätzen verbessern

VON DEN SZENARIEN ZUR HANDLUNGSSTRATEGIE

AUSWAHL UND ANPASSUNG DER MAßNAHMEN



HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

- 1 Mehr ÖPNV mit der Strategie Hamburg-Takt
- 2 Mehr regionale und überregionale Erreichbarkeit
- 3 Mehr Rad- und Fußverkehr
- 4 Flächen für den Umweltverbund
- 5 Mehr alternative Antriebe
- 6 Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
- 7 Mehr Lebensqualität in der Innenstadt und in den Quartieren
- 8 Optimierter Wirtschaftsverkehr
- 9 Digitale Mobilität
- 10 Kooperative Planungs- und Umsetzungsprozesse

MEHR LEBENSQUALITÄT IN DER INNENSTADT UND IN DEN QUARTIEREN

Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt und in den Quartieren steigern

- Handlungskonzept Innenstadt
- Tempo 30 auf Bezirksstraßen ausweiten
- Weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung wie Fahrradstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche
- Verkehrsversuche als Pilotprojekte, erst ausprobieren dann umsetzen
- Kurze Wege, die gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können

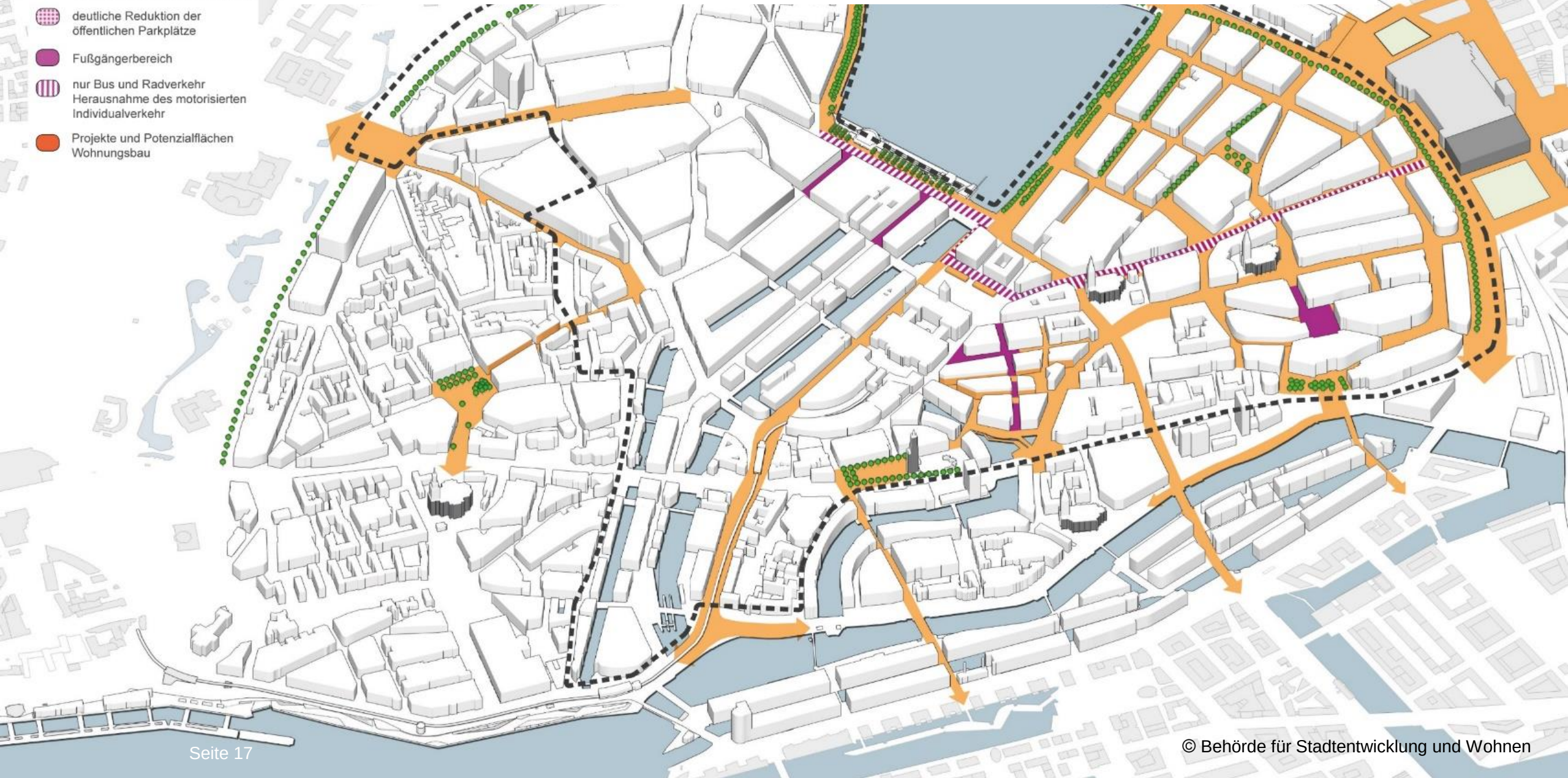


03

MOBILITÄTSWENDE IN DER INNENSTADT

HANDLUNGSKONZEPT INNENSTADT 2020

-  funktionale und gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes
-  Reduktion der öffentlichen Parkplätze (Untersuchungsraum)
-  deutliche Reduktion der öffentlichen Parkplätze
-  Fußgängerbereich
-  nur Bus und Radverkehr
Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs
-  Projekte und Potenzialflächen Wohnungsbau



„EINE ATTRAKTIVE INNENSTADT FÜR ALLE!“

Ein Ziel, dem sich alle beteiligten Behörden verpflichtet haben!

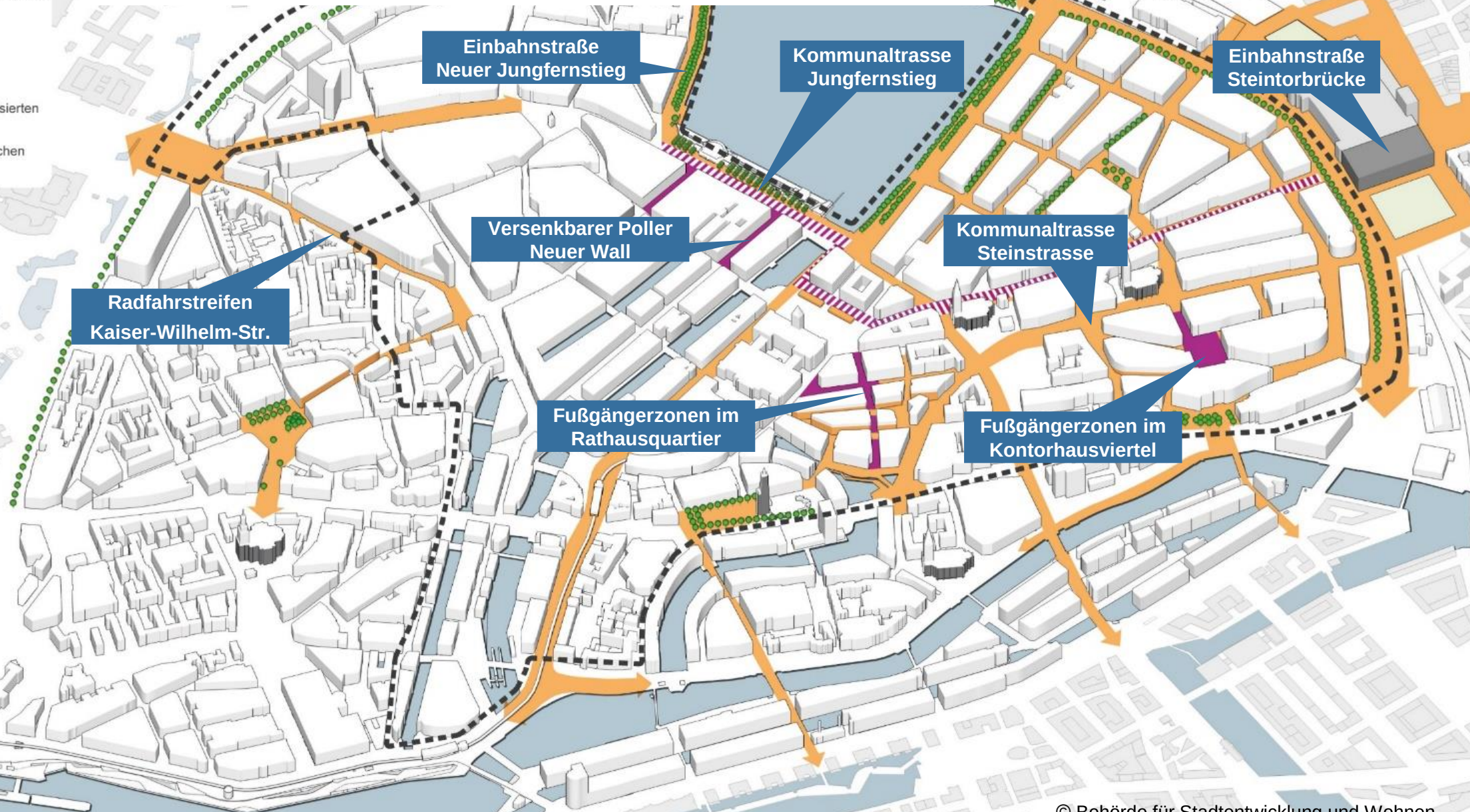
1. Mehr Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger
2. Hervorragende Erreichbarkeit und Vernetzung
3. Mehr Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
4. Nutzungsvielfalt und mehr Wohnen
5. Gemeinschaftliche Entwicklung



© bloomimages, Duplex Architekten und TREIBHAUS Landschaftsarchitektur, West 8

VERKEHRSLICHE MASSNAHMEN

-  funktionale und gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes
-  Reduktion der öffentlichen Parkplätze (Untersuchungsraum)
-  deutliche Reduktion der öffentlichen Parkplätze
-  Fußgängerbereich
-  nur Bus und Radverkehr
Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs
-  Projekte und Potenzialflächen Wohnungsbau



AKTUELLER KOALITIONSVERTRAG

„Die Koalitionspartner sind sich einig, die Innenstadt städtebaulich weiter aufzuwerten, öffentliche Flächen, Plätze und Straßenräume noch attraktiver zu gestalten. Dabei werden wir **mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr schaffen** sowie andere Straßenräume attraktiver gestalten.

Wir knüpfen damit an Entwicklungen der letzten Jahre an und wollen die **Innenstadt weiter verkehrlich beruhigen und autoarm gestalten**.

Dieses soll bis 2025 durch **zusätzliche Fußgängerzonen, Kommunaltrassen und die deutliche Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Raum sowie die Vermeidung von Durchgangsverkehr** gelingen.“

UMGESTALTUNG VON HAUPTVERKEHRSSTRASSEN

Jungfernstieg vorher



Steinstraße vorher



Jungfernstieg nachher



Steinstraße nachher

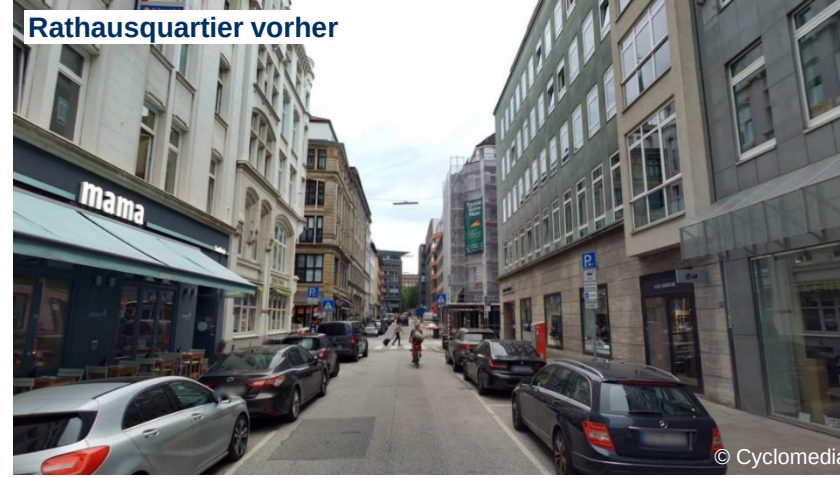


FUSSGÄNGERFREUNDLICHE QUARTIERE

Kontorhausviertel vorher



Rathausquartier vorher



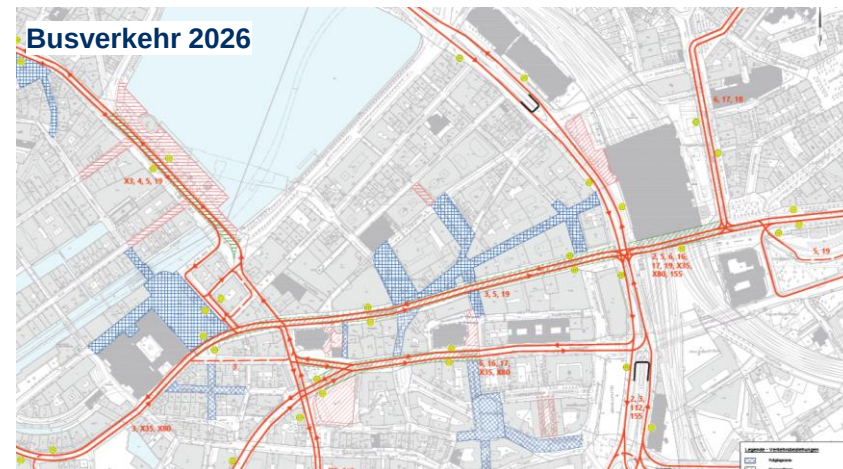
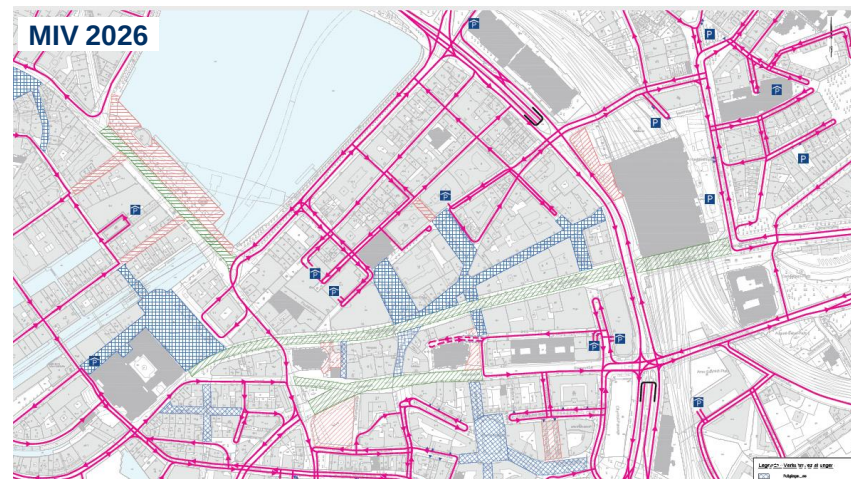
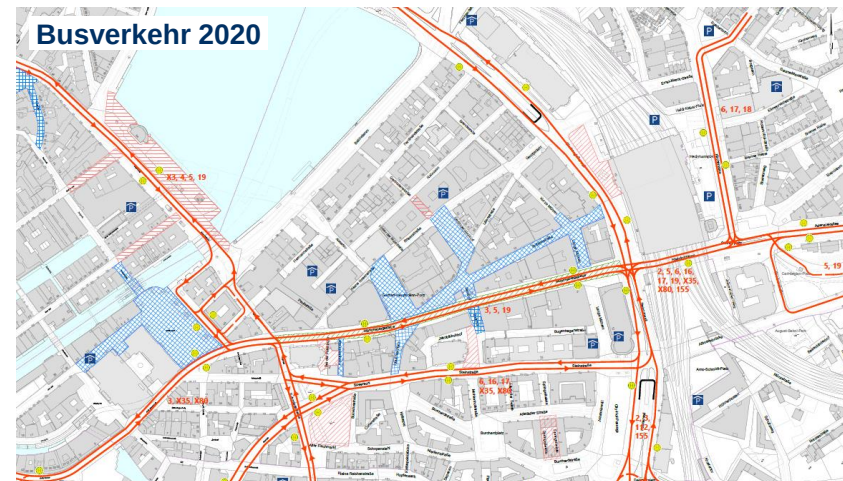
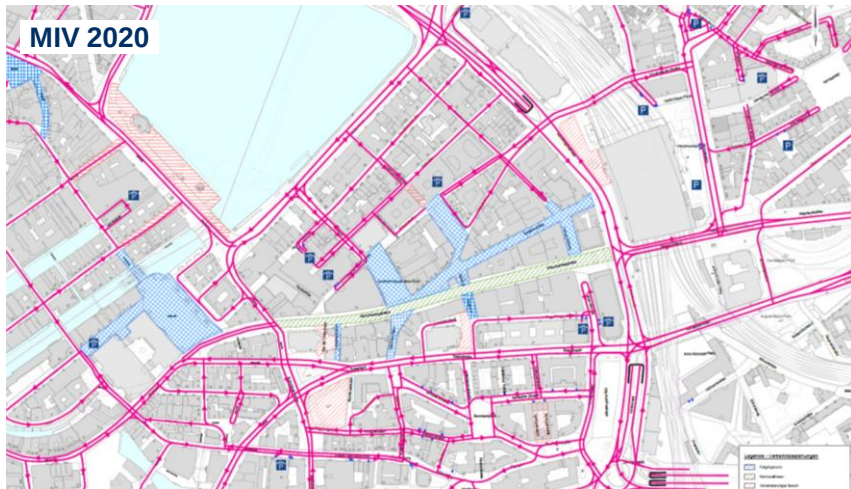
Kontorhausviertel nachher



Rathausquartier nachher



VERKEHRSFÜHRUNG MIV UND BUSSE



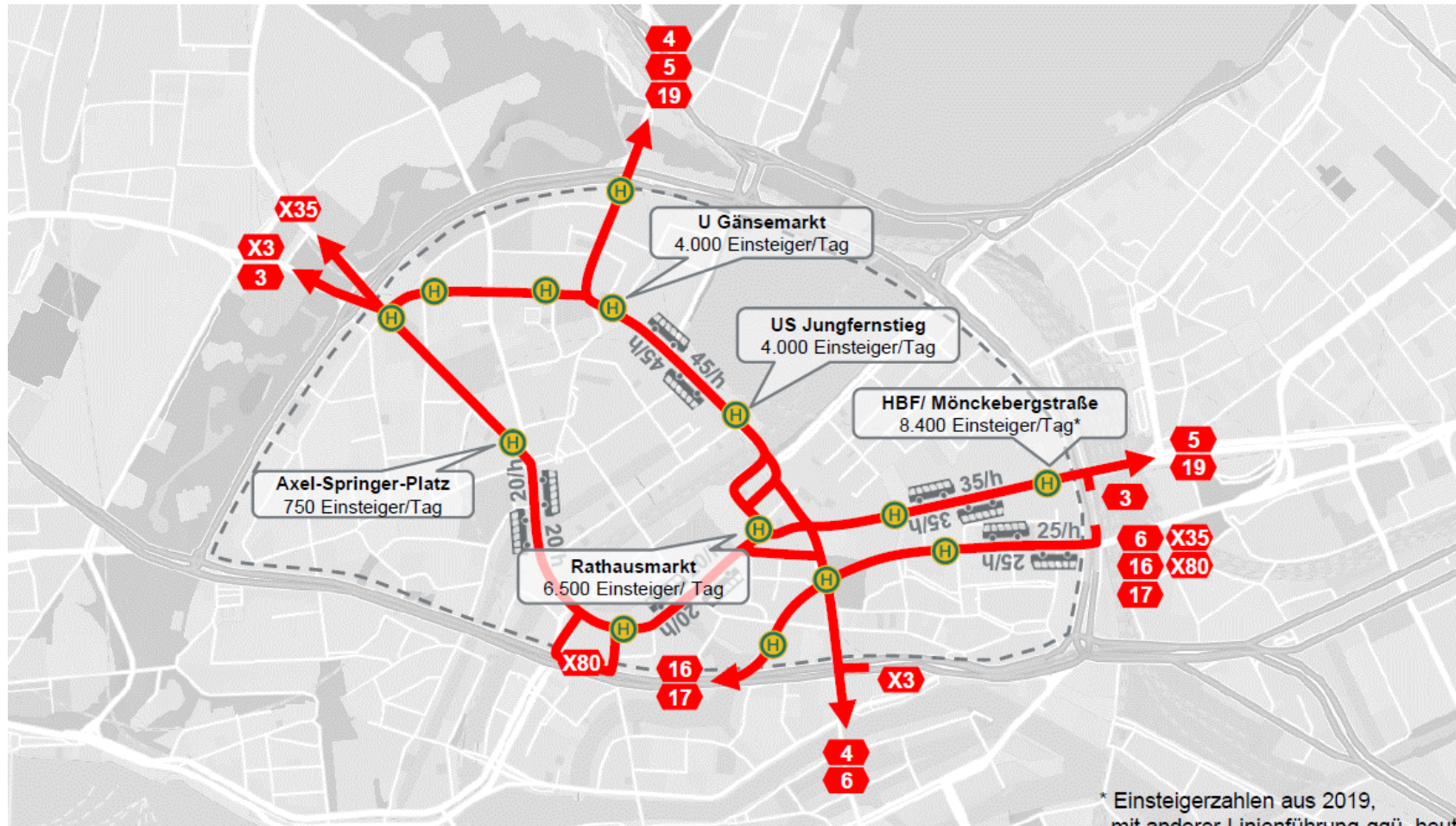
04

VERKEHRSBERUHIGUNG UND BUSVERKEHRE



Hamburg

BUSNETZ IN DER HAMBURGER INNENSTADT



Erreichbarkeitsanalysen in der Innenstadt

Isochronen-Erreichbarkeit Schnellbahn

Erschließungsdefizite und Lücken

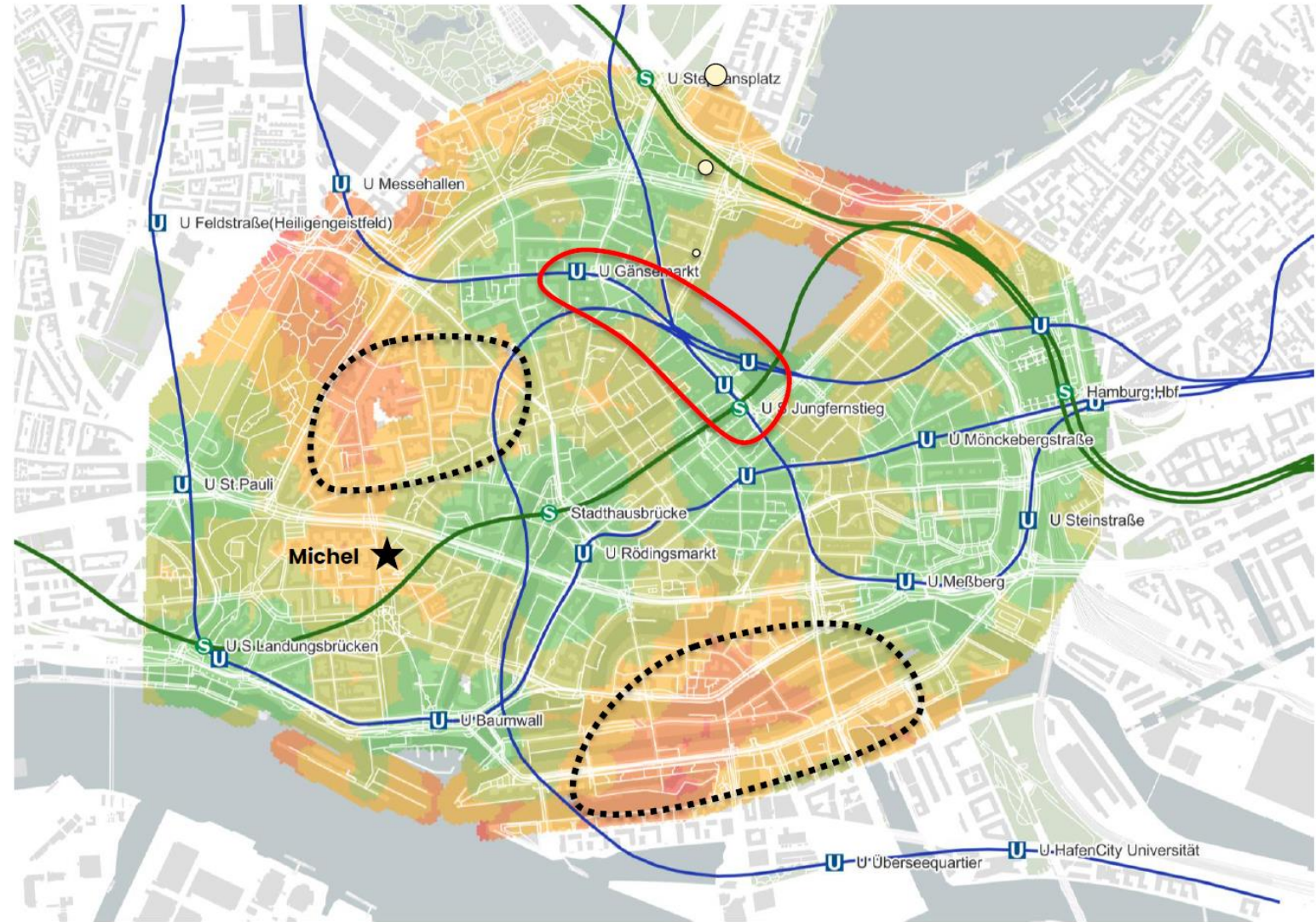
- Die **westliche Neustadt** im Bereich des Holstenwalls ist nur mit sehr langen Fußwegen an die Schnellbahnnetze angebunden (St. Pauli, Stadthausbrücke und Messehallen).
- Auch der Bereich rund um den **Axel-Springer-Platz** ist mit längeren Fußwegen an die Schnellbahn angeschlossen.
- In der nördlichen **Hafencity** bzw. der **Altstadtküste** ist der nächste Schnellbahnhalt eher weiter entfernt.
- Insgesamt aber die komplette Innenstadt in 10 Minuten von der Schnellbahn aus fußläufig erreichbar.

Isochronen-Erreichbarkeit

2 min 4 min 6 min 8 min 10 min

240.000 Ein- und Aussteiger
im Innenstadtbereich

ARGUS
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbH



Erreichbarkeitsanalysen in der Innenstadt

Isochronen-Erreichbarkeit Busverkehr

40.000 Ein- und Aussteiger im Innenstadtbereich

ARGUS
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB

Der Busverkehr füllt Lücken

- Die schlecht an die Schnellbahn angebotenen Gebiete in der **HafenCity** werden über Buslinien erschlossen
- Der schlecht erschlossene Bereich der **Neustadt** wird durch Buslinien im Umfeld besser erschlossen als durch die Schnellbahn
- Grundsätzlich erschließen die Buslinien aber auch die Bereiche, welche **bereits gut** durch die Schnellbahn **abgedeckt** werden.



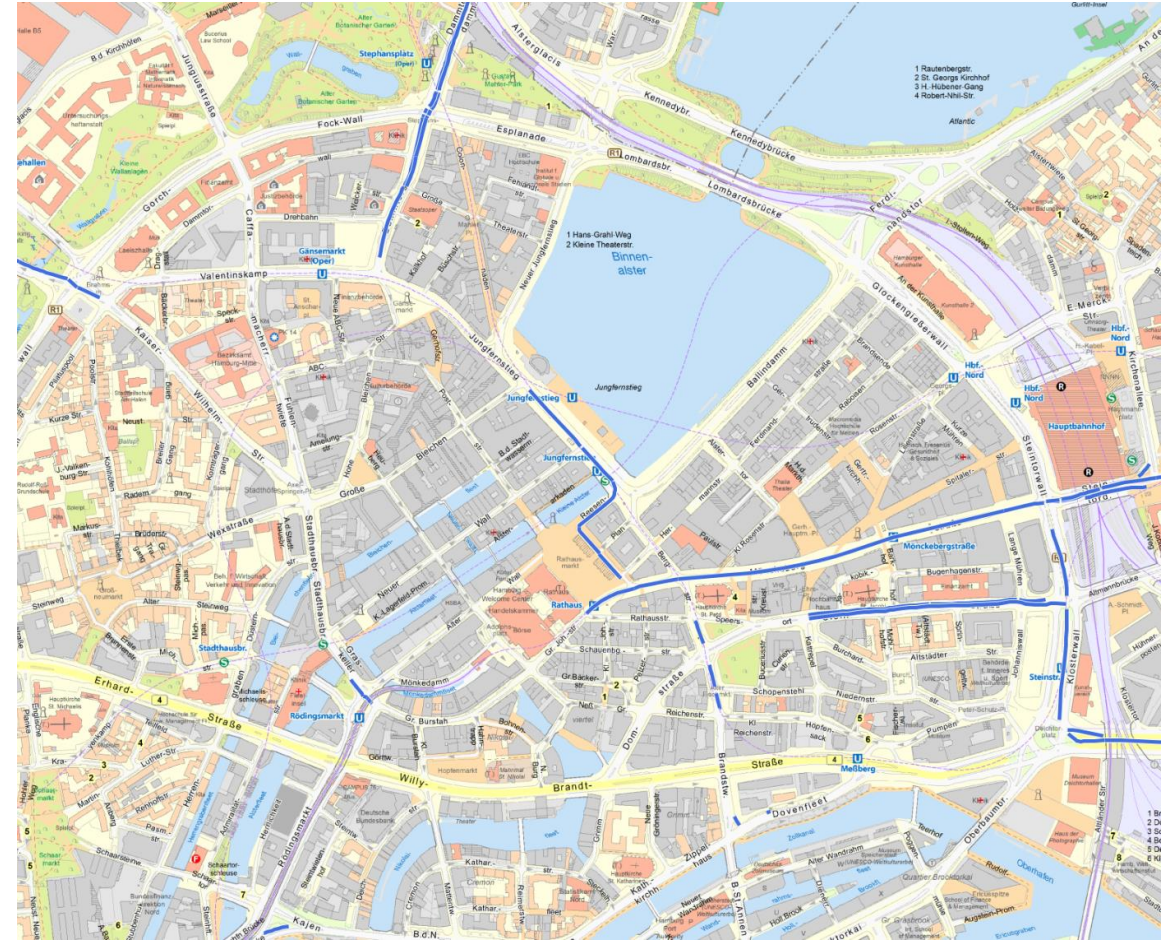
Isochronen-Erreichbarkeit

2 min 4 min 6 min 8 min 10 min

Busverkehre in der Innenstadt

BUSSONDERFAHRSTREIFEN IN DER INNENSTADT

- Die Hauptrouten des Linienverkehrs verlaufen größtenteils über Bussonderfahrstreifen durch die Innenstadt.
- Mit den verkehrsberuhigenden Maßnahmen nimmt der Anteil an Bussonderfahrstreifen zu.
- Zeitverzögerungen ergeben sich für den Busverkehr insbesondere auf dem Ring 1 und der Willy-Brandt-Straße im Süden.



© Cyclomedia



STRATEGISCHE ÜBERLEGUNGEN

WORKSHOPREIHE „ZUKUNFT BUS INNENSTADT“

- Auf dem Weg zur autoarmen Innenstadt ist auch über ein verträgliches Maß von Bussen zu diskutieren.
- Für die ÖPNV-Erreichbarkeit der Hamburger Innenstadt hat das Bussystem eine im Vergleich zu anderen Städten sehr hohe Relevanz.
- Workshopziele:
 - Erarbeitung eines gemeinsamen Problemverständnisses bei allen Teilnehmenden.
 - Entwicklung von Ideen/Szenarien zur zukünftigen Linienführung; Abwägen von Vor- und Nachteilen der einzelnen Szenarien.
 - Identifizieren der wichtigsten Kernbotschaften und Ableiten von Prüfaufträgen.



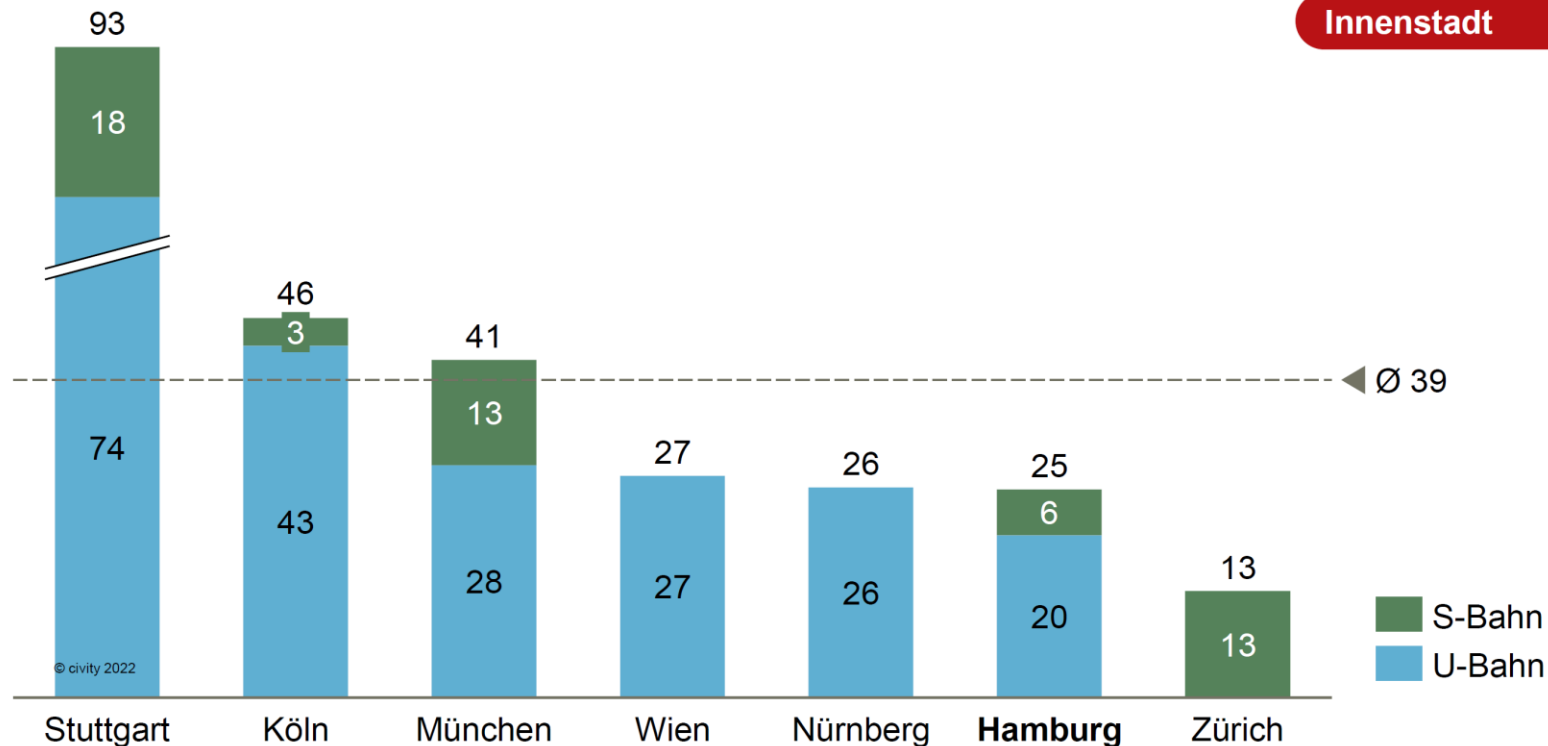
BUSVERKEHR IN DER INNENSTADT

Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Untergrund in der Innenstadt (2022)



Innenstadt

Bezogen auf die Fläche der Innenstadt weist Hamburg einen **unterdurchschnittlichen Anteil an Haltestellenabfahrten im Untergrund** auf.

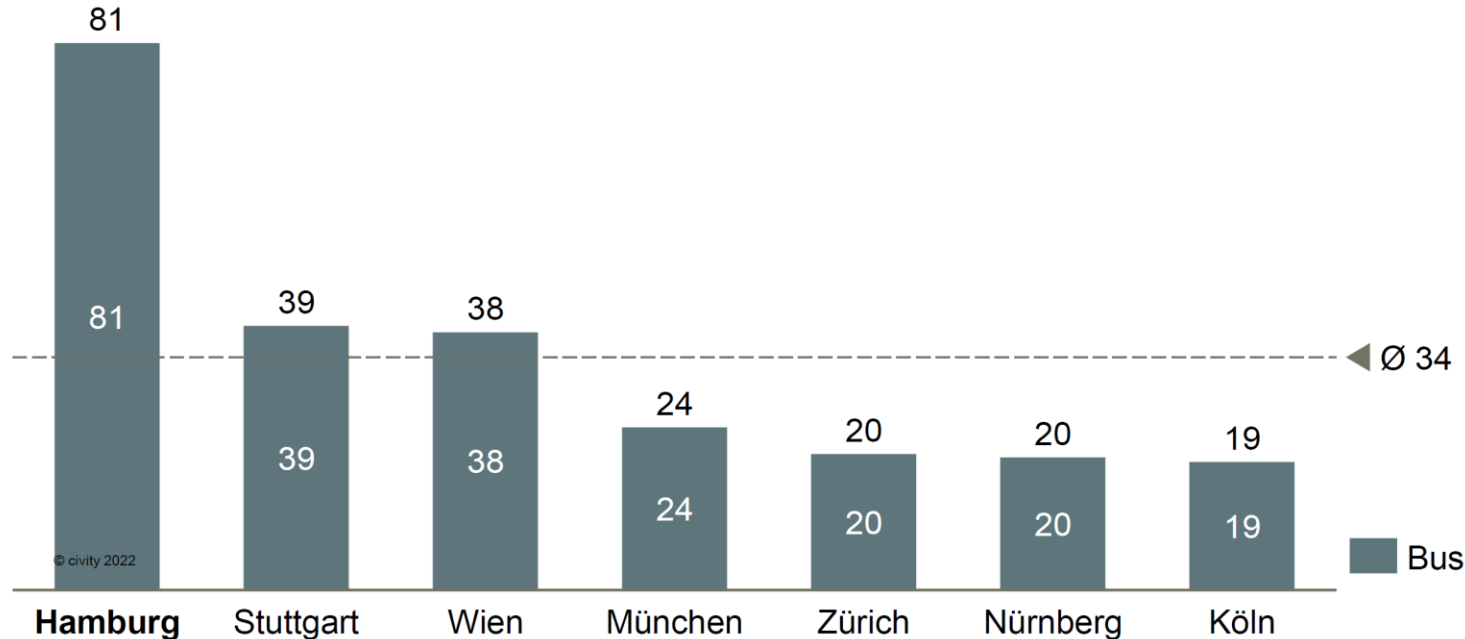


BUSVERKEHR IN DER INNENSTADT

Haltestellenabfahrten pro ha SuV im Straßenraum in der Innenstadt (2022)



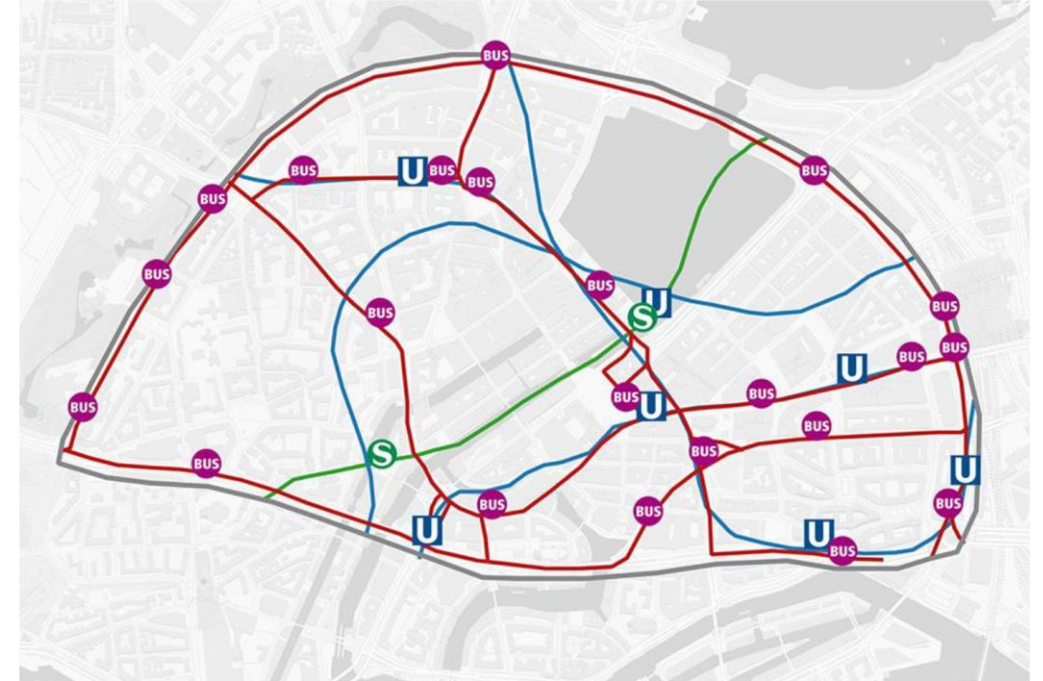
Innenstadt



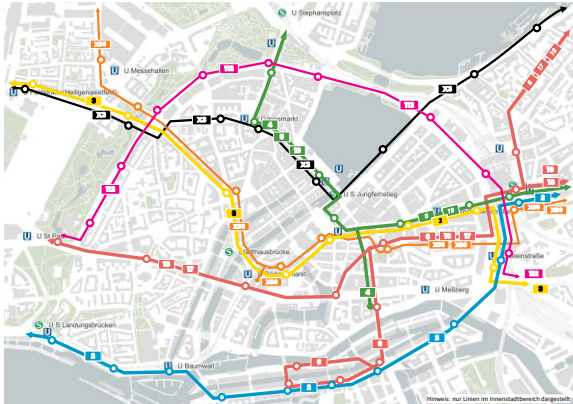
Bezogen auf die Fläche der Innenstadt weist Hamburg mit Abstand den **höchsten Anteil an innerstädtischen Haltestellenabfahrten mit dem Bus** auf.

BUSVERKEHR IN DER INNENSTADT

- Der **Vernetzungsgrad des Schnellbahnsystems** ist **vergleichsweise gering**, sowohl im Gesamtnetz als auch in der Innenstadt.
- Für die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV hat das **Bussystem eine vergleichsweise hohe Relevanz**.
- Zahlreiche **nachfragerrelevante Buslinien** werden **auf mehreren Routen durch die Innenstadt** geführt.
- **Komplexe Linienführungen, Umwege** in zentralen Bereichen der Innenstadt, **viele Abbiegevorgänge** in unterschiedliche Richtungen.
- Mehrere Straßen werden vom Busverkehr tangiert.



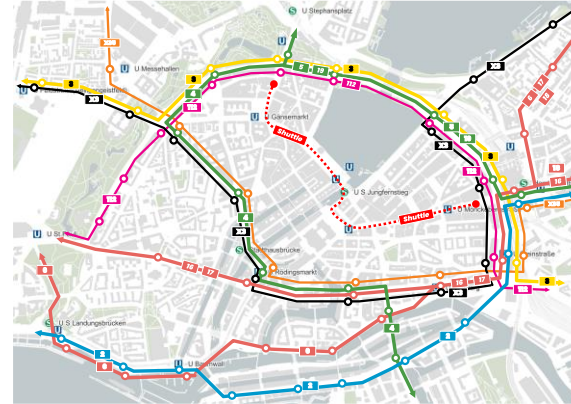
ENTWICKLUNG UND BEWERTUNG VON SZENARIEN



SZENARIO 1 „STARKE BASIS“



SZENARIO 2 „WENIGER BUSVERKEHR“



SZENARIO 3 „BUSFREIE INNENSTADT“



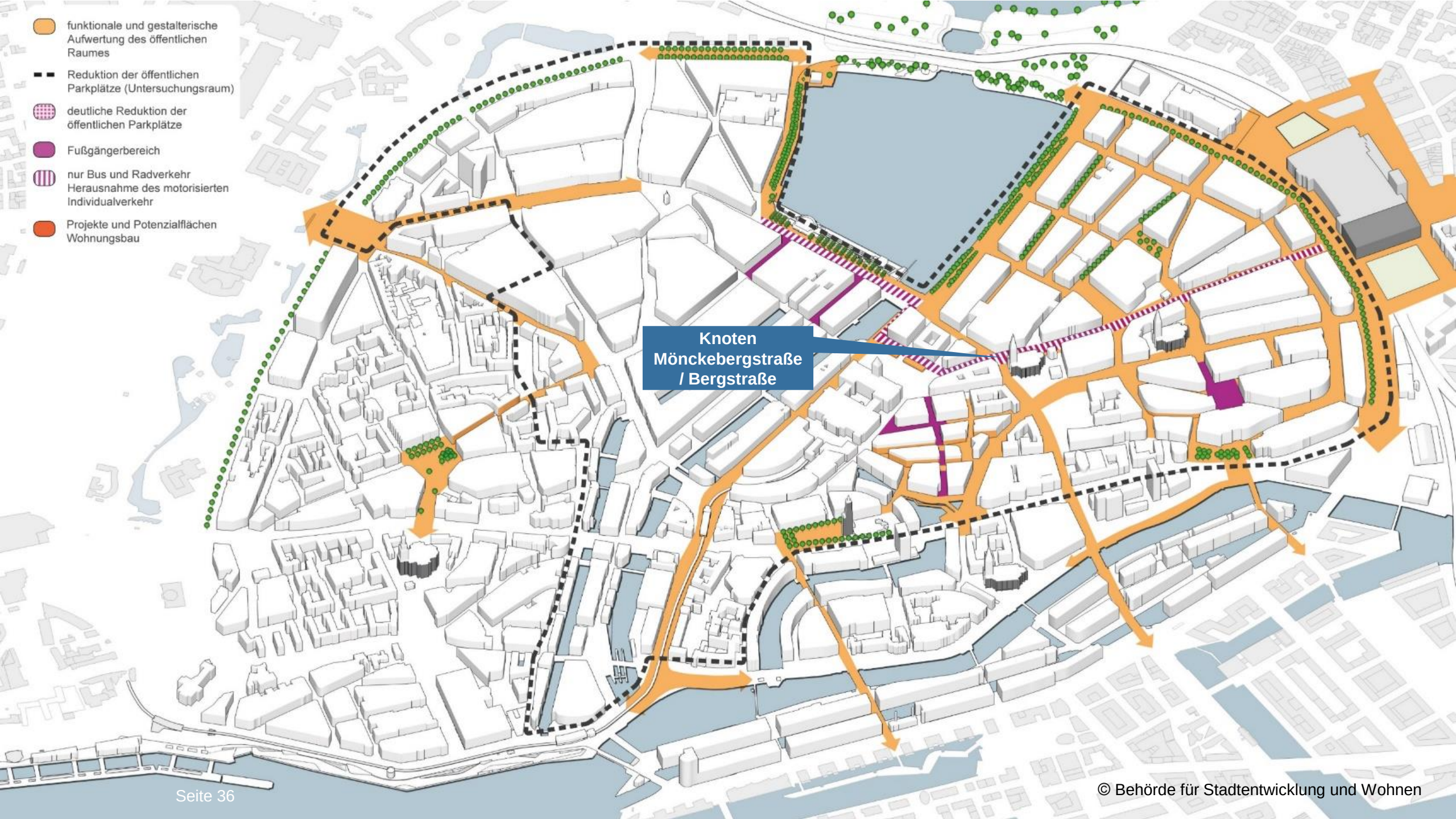
SZENARIO 4 „WEISSES BLATT“

Leitthemen für die Szenariendiskussion:

- Inwieweit wird die Aufenthaltsqualität durch die Maßnahmen verbessert? Welche Straßenräume, Plätze und Kreuzungen werden von weniger Bussen frequentiert?
- Wie verändert sich die Erreichbarkeit bestimmter Bereiche in der Innenstadt?
- Welche betrieblichen Anforderungen ergeben sich durch die Veränderungen? (z.B. Umbauten)



KONKRETE PRAXISBEISPIELE



- funktionale und gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes
- Reduktion der öffentlichen Parkplätze (Untersuchungsraum)
- deutliche Reduktion der öffentlichen Parkplätze
- Fußgängerbereich
- nur Bus und Radverkehr
Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs
- Projekte und Potenzialflächen Wohnungsbau

Knoten
Mönckebergstraße
/ Bergstraße

KNOTENPUNKT MÖNCKEBERGSTRASSE / BERGSTRASSE

Herausforderungen im Bestand:

- Sehr große Abbiegeradien für den Busverkehr, welcher hier in hoher Taktung verkehrt (und abbiegt)
- Unfallhäufungsstelle auf Grund der unübersichtlichen Geometrie

Diskutierte Lösungen am Knoten

- Reduktion der Abbiegeradien für einen kompakten Knotenpunkt
- Teilweise Herausnahme von Fahrbeziehungen (Einbahnstraße)
- Die Maßnahmen führen zu einer Beeinträchtigung des Busverkehrs



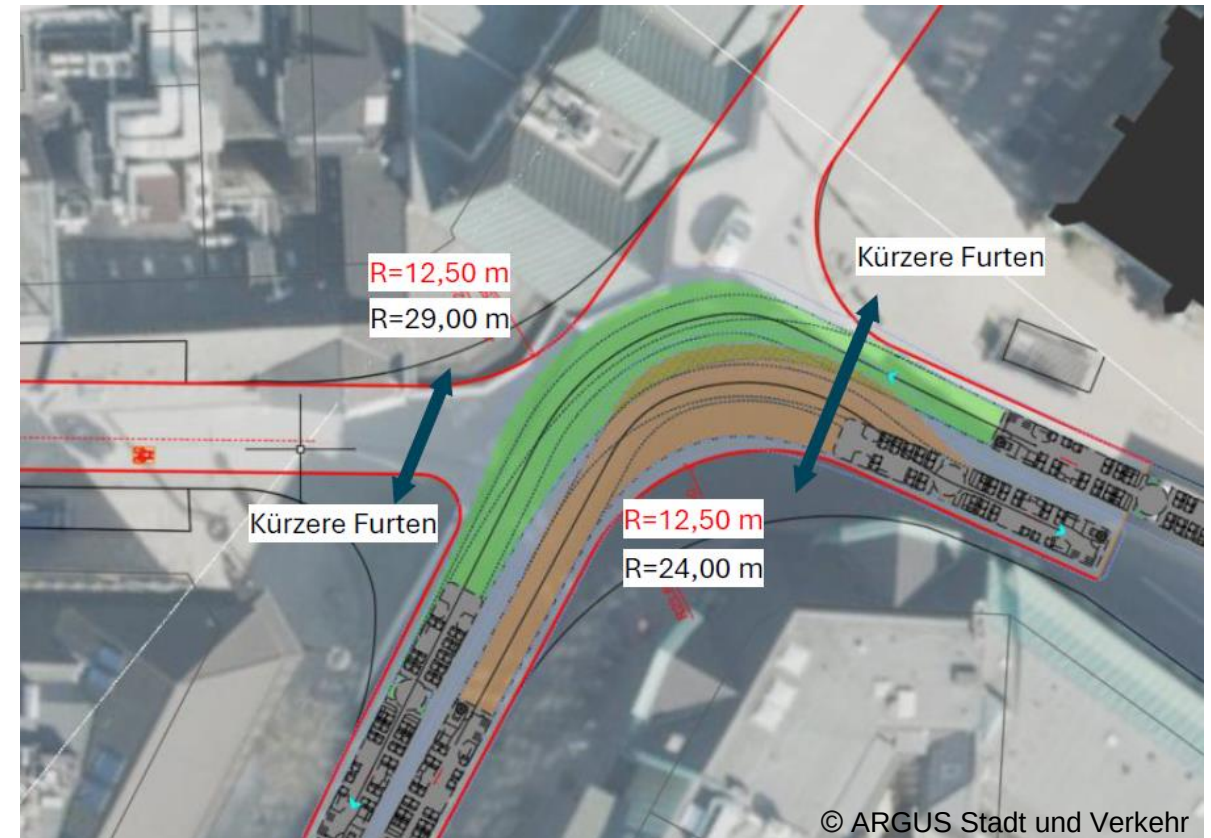
KNOTENPUNKT MÖNCKEBERGSTRASSE / BERGSTRASSE

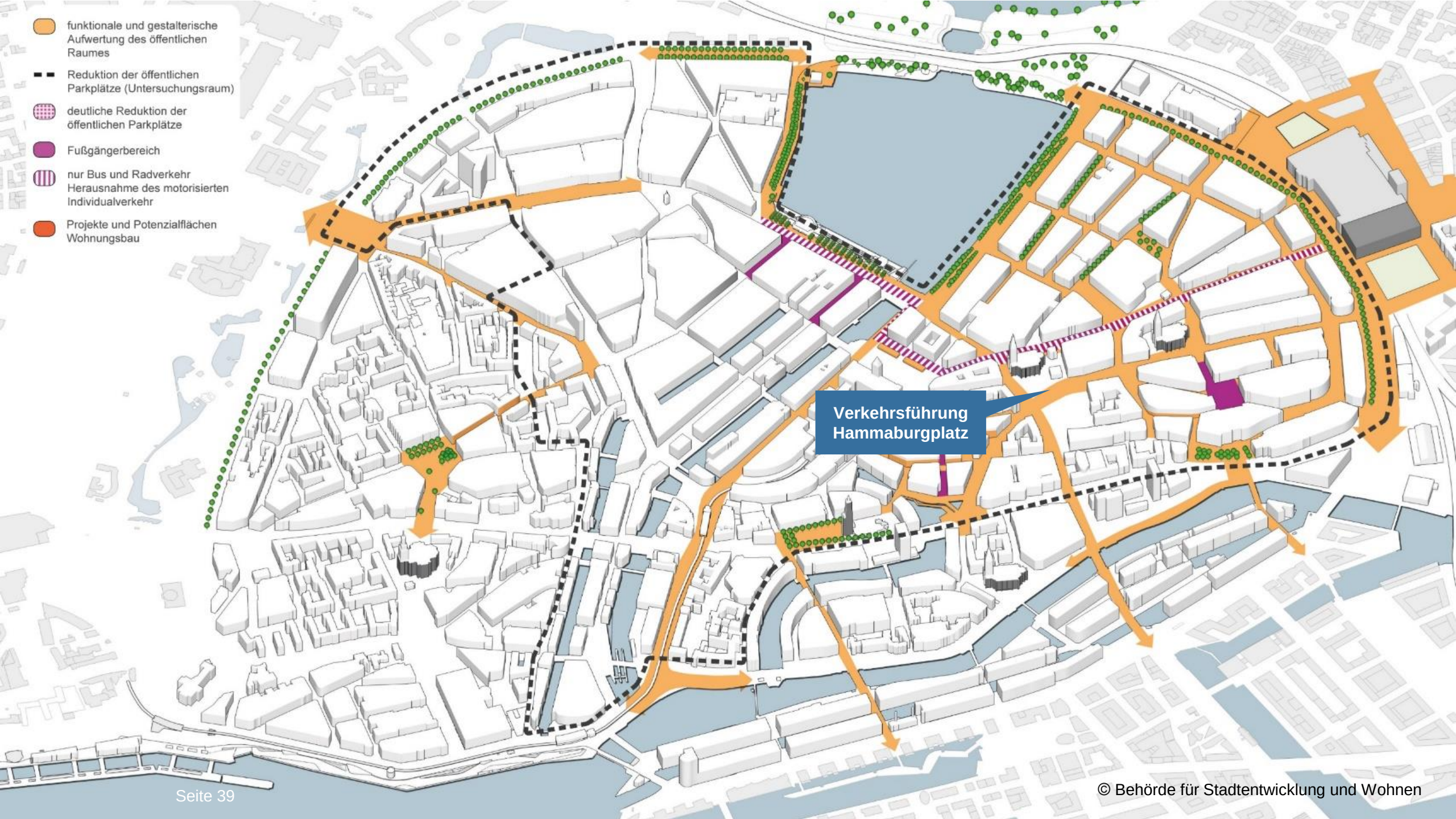
Herausforderungen im Bestand:

- Sehr große Abbiegeradien für den Busverkehr, welcher hier in hoher Taktung verkehrt (und abbiegt)
- Unfallhäufungsstelle auf Grund der unübersichtlichen Geometrie

Diskutierte Lösungen am Knoten

- Reduktion der Abbiegeradien für einen kompakten Knotenpunkt
- Teilweise Herausnahme von Fahrbeziehungen (Einbahnstraße)
- Die Maßnahmen führen zu einer Beeinträchtigung des Busverkehrs

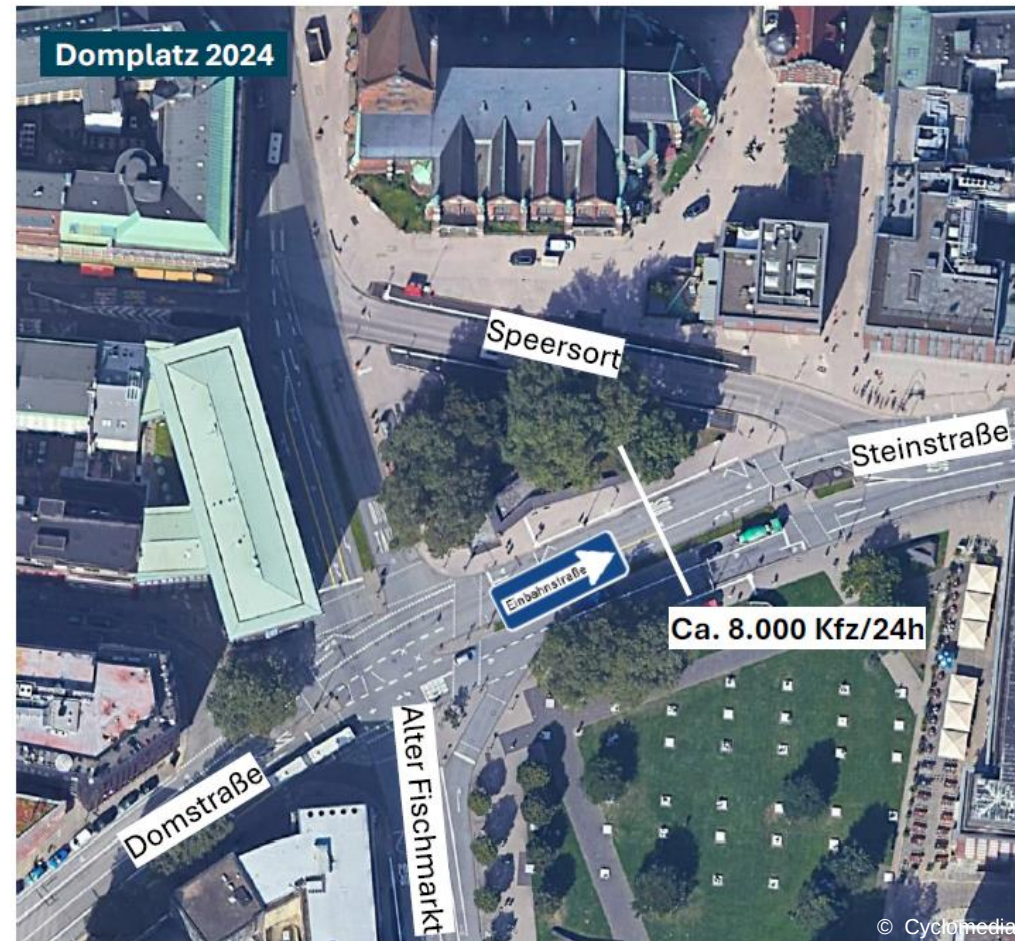
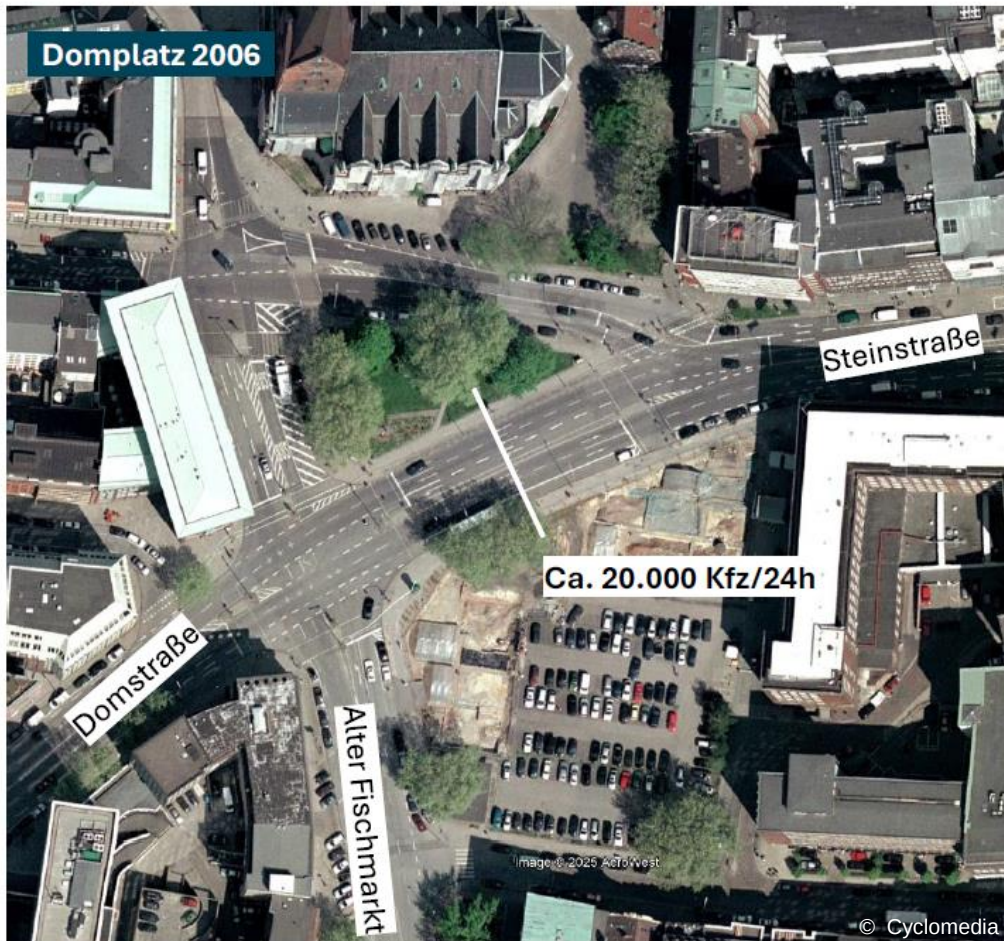




-  funktionale und gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes
-  Reduktion der öffentlichen Parkplätze (Untersuchungsraum)
-  deutliche Reduktion der öffentlichen Parkplätze
-  Fußgängerbereich
-  nur Bus und Radverkehr
Herausnahme des motorisierten Individualverkehr
-  Projekte und Potenzialflächen Wohnungsbau

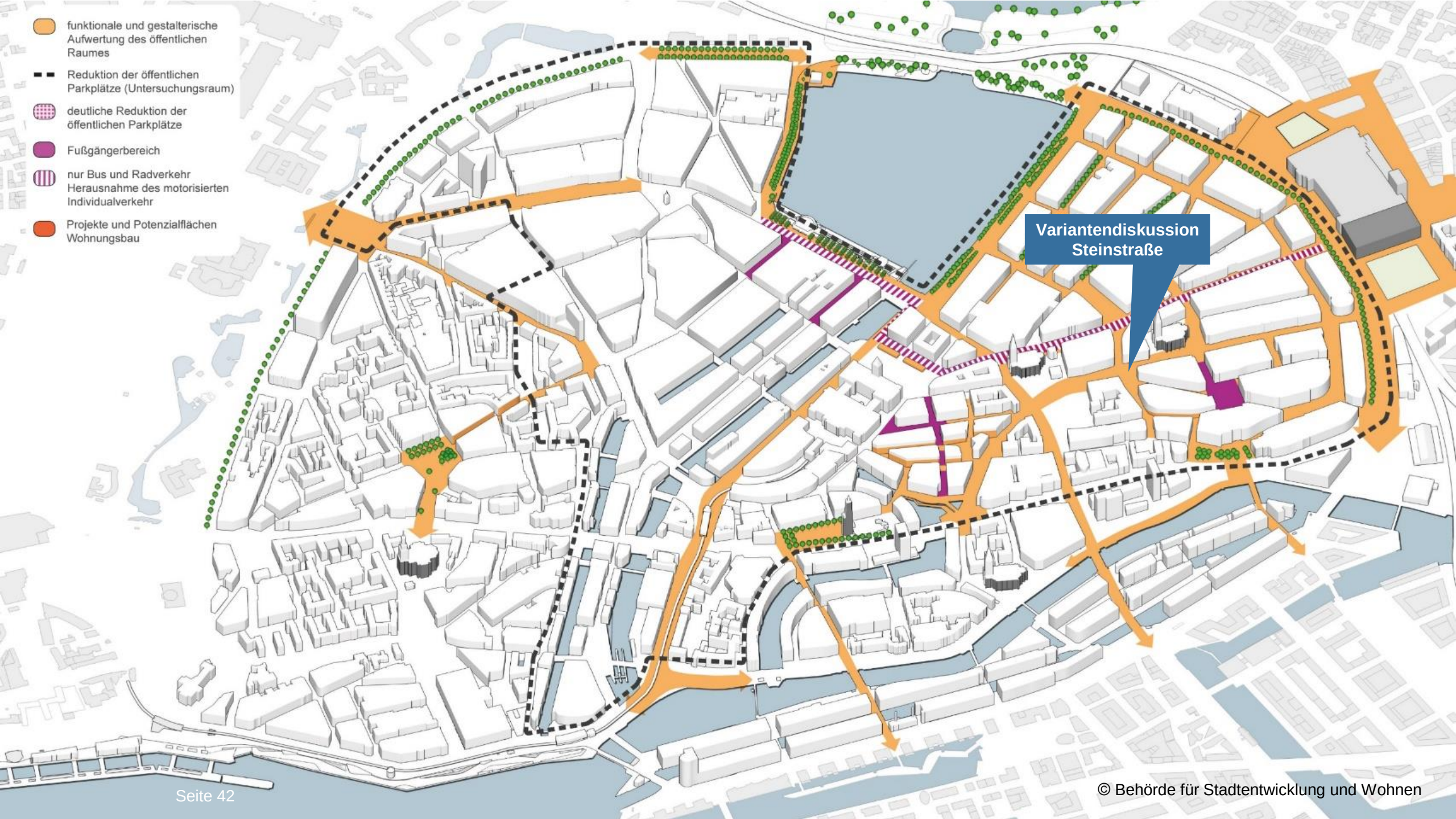
Verkehrsführung
Hammaburgplatz

VERKEHRSFÜHRUNG BUSVERKEHR AM HAMMABURGPLATZ



VERKEHRSFÜHRUNG BUSVERKEHR AM HAMMABURGPLATZ





- funktionale und gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes
- Reduktion der öffentlichen Parkplätze (Untersuchungsraum)
- deutliche Reduktion der öffentlichen Parkplätze
- Fußgängerbereich
- nur Bus und Radverkehr
Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs
- Projekte und Potenzialflächen Wohnungsbau

Variantendiskussion
Steinstraße

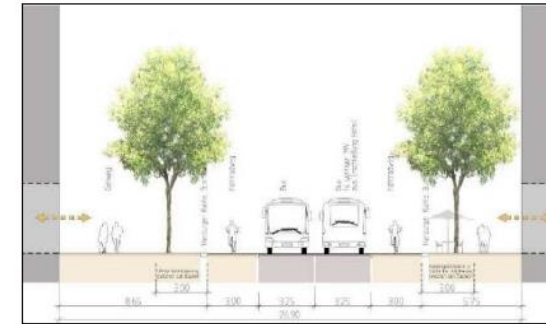
REDUZIERUNG DER BUSVERKEHRE IN DER MÖNCKEBERGSTR.

- Mönckebergstraße als Haupteinkaufsstraße war bis 2021 von 120 Bussen in der Stunde „belastet“.
- Busverkehre sollten mindestens teilweise von der Mönckebergstraße in die parallele Steinstraße verlagert werden.
- Für einen stabilen Busbetrieb in der Steinstraße wurde der MIV in eine Richtung herausgenommen.
- Die endgültige Verkehrsführung ist ein Kompromiss aus Erreichbarkeit mit Bussen und Verkehrsberuhigung.



REDUZIERUNG DER BUSVERKEHRE IN DER MÖNCKEBERGSTR.

Variante 3c



Der Durchgangsverkehr in der Steinstraße wird vollständig herausgenommen, sodass nur noch der Erschließungsverkehr mit ca. 2.500 Kfz pro Tag beidseitig der Kommunaltrasse verbleibt.



Durch die Aufteilung der Busverkehre auf beide Achsen und die autoarme Gestaltung in der Steinstraße ist eine hohe Busverkehrsqualität in der Innenstadt möglich.



Der Lieferverkehr ist auch im Bereich der Kommunaltrasse zugelassen. Im zweistreifigen Querschnitt der Steinstraße können einzelne Ladezonen (z.B. im Baumraster) eingerichtet werden.



Für den Radverkehr stehen die Mönckeberg- und Steinstraße als Route zur Verfügung. In der Mönckebergstraße und Kommunaltrasse Steinstraße verkehrt der Radverkehr im Mischverkehr mit den Bussen.



In der Steinstraße ist auf Grund des reduzierten Querschnitts und der autoarmen Gestaltung eine attraktive Freiraumgestaltung möglich.



Durch die Kommunaltrasse und autoarme Gestaltung beider Achsen können zusätzliche, barrierefreie Querungsmöglichkeiten geschaffen werden.



Beide Achsen sind entweder durch den Kfz- oder Busverkehr stark frequentiert, sodass Flanieren nur sehr eingeschränkt möglich ist, da die Querung der Fahrbahn erschwert wird. Im Längsverkehr sind ausreichend breite Nebenflächen vorgesehen.

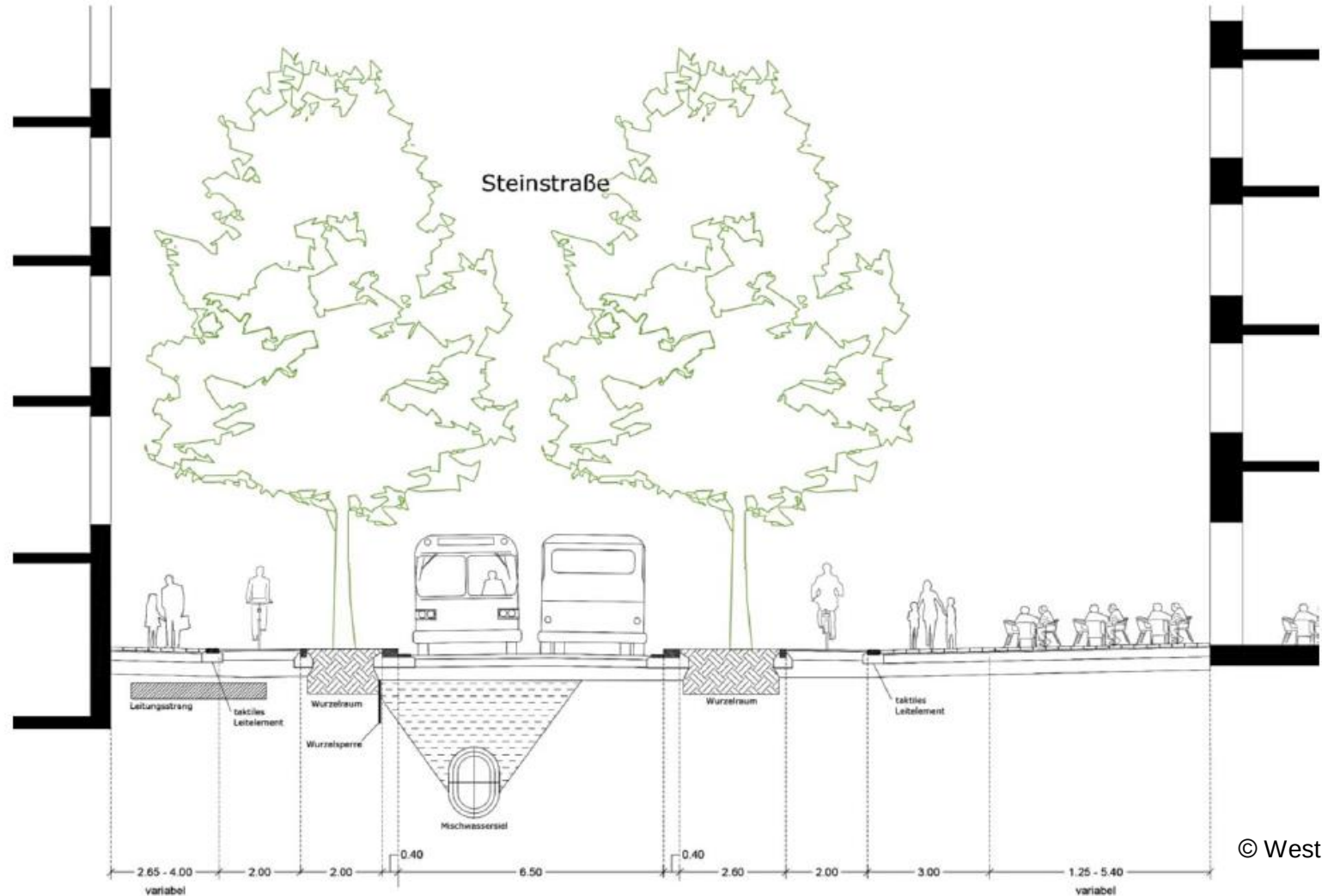


Die Barrierewirkung der Steinstraße wird durch die Kommunaltrasse und dem stark reduzierten Kfz-Verkehr deutlich reduziert, sodass die benachbarten Quartiere zusammenwachsen können.



Die verlagerten Durchgangsverkehr in Abhängigkeit der Fahrtrichtung vor allem am Deichtorplatz und der Willy-Brandt-Straße, wo sie vsl. leistungsfähig abgewickelt werden können (Nachweis in Arbeit)

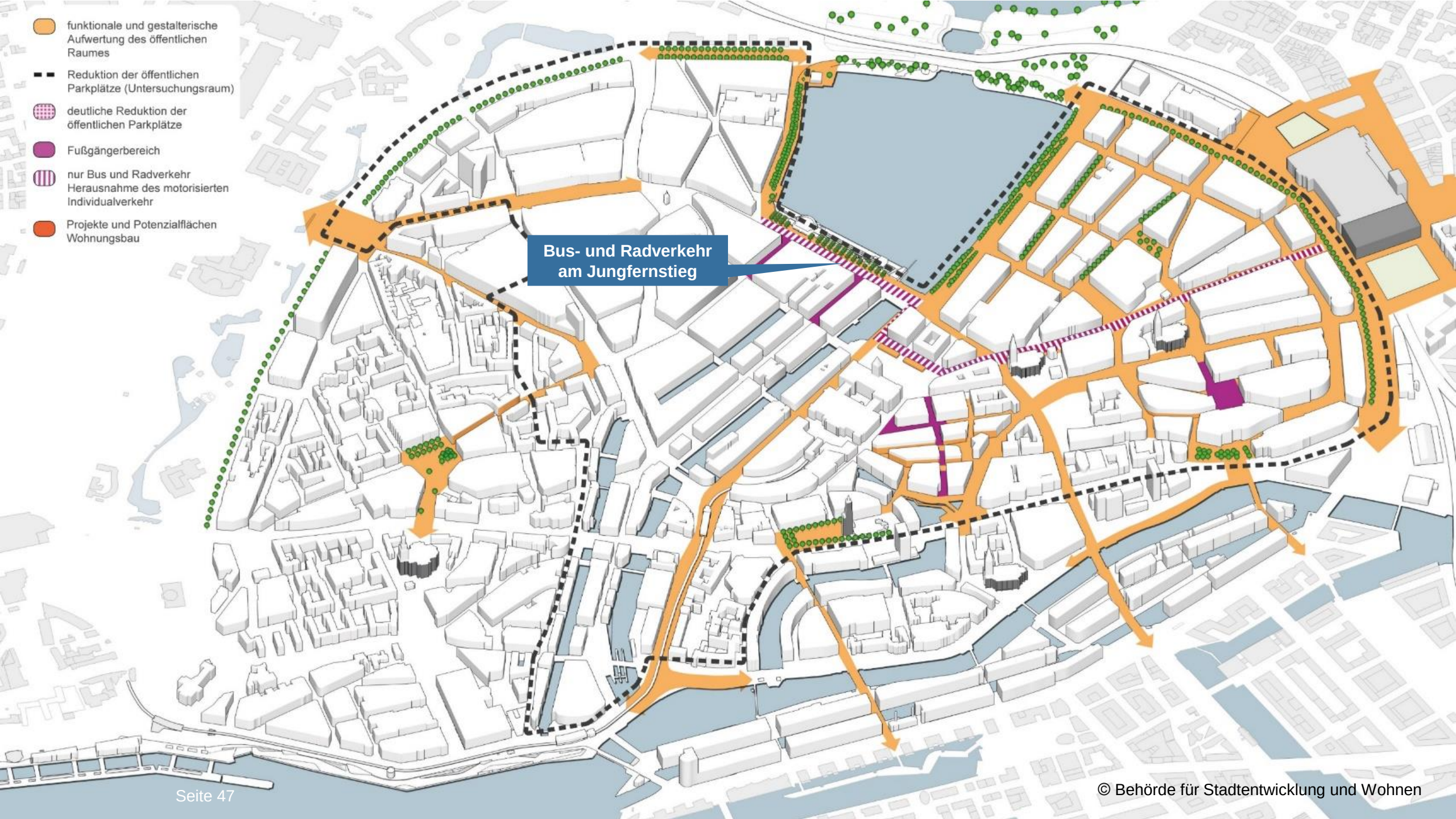
REDUZIERUNG DER BUSVERKEHRE IN DER MÖNCKEBERGSTR.



© West 8

REDUZIERUNG DER BUSVERKEHRE IN DER MÖNCKEBERGSTR.





- funktionale und gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes
- Reduktion der öffentlichen Parkplätze (Untersuchungsraum)
- deutliche Reduktion der öffentlichen Parkplätze
- Fußgängerbereich
- nur Bus und Radverkehr
Herausnahme des motorisierten Individualverkehr
- Projekte und Potenzialflächen
Wohnungsbau

Bus- und Radverkehr
am Jungfernstieg

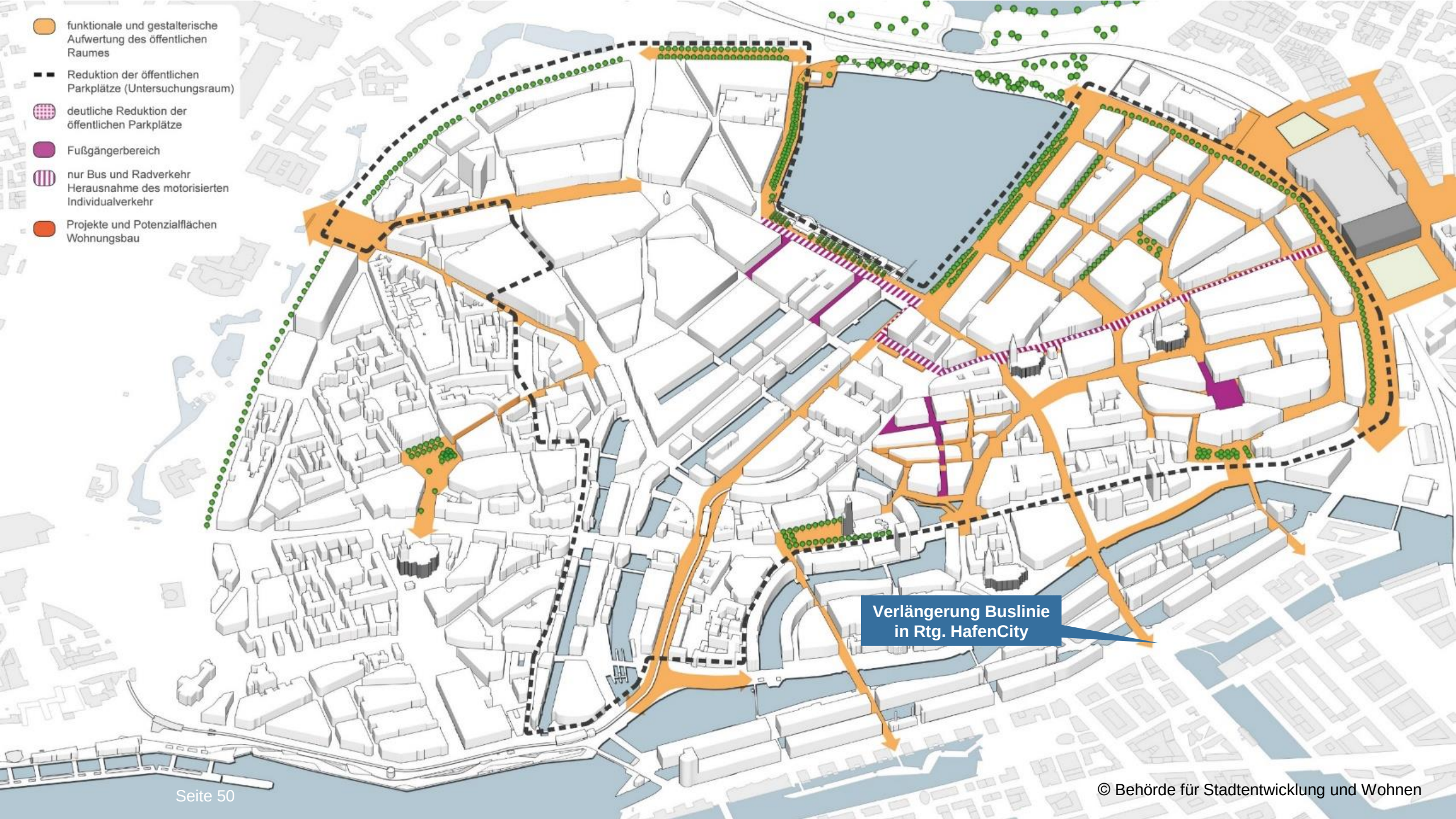
MISCHVERKEHR AM UMGEBAUTEN JUNGFERNSTIEG



Busverkehre in der Innenstadt

MISCHVERKEHR AM UMGEBAUTEN JUNGFERNSTIEG





-  funktionale und gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes
-  Reduktion der öffentlichen Parkplätze (Untersuchungsraum)
-  deutliche Reduktion der öffentlichen Parkplätze
-  Fußgängerbereich
-  nur Bus und Radverkehr
Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs
-  Projekte und Potenzialflächen Wohnungsbau

Verlängerung Buslinie
in Rtg. HafenCity

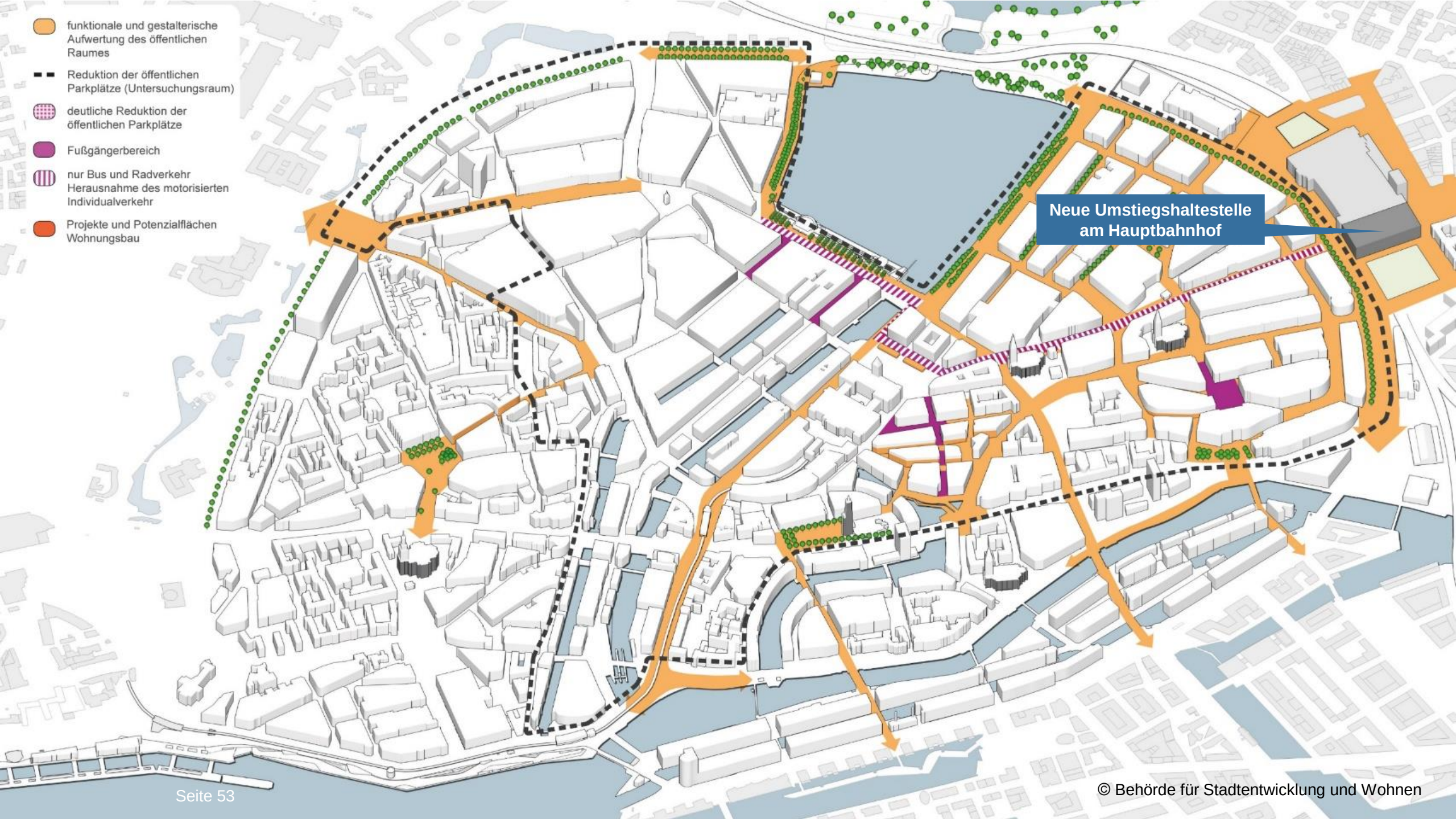
VERNETZUNG INNENSTADT - HAFENCITY

- In der HafenCity eröffnet im April ein neues Shopping-Center, das mit rund 50.000 BesucherInnen täglich rechnet.
- Konkurrenz oder neue Strahlkraft für die Hamburger Innenstadt?
- Zunehmende MIV-Verkehre in Richtung HafenCity stehen dem eingeschlagenen Weg hin zu einer autoarmen Innenstadt entgegen.
- Verbindungen mit dem Umweltverbund zwischen „klassischer“ Innenstadt und HafenCity sollen gestärkt werden.

VERNETZUNG INNENSTADT - HAFENCITY

- Verlängerung der MetroBus-Linie 4 in die HafenCity als attraktive Busverbindung. Mo. bis Fr. im 5-min-Takt, samstags im 10-min-Takt.
- Inbetriebnahme zur Eröffnung des Westfield Überseequartiers Süd im April 2025.
- Haltestellen in der Osakaallee und Am Sandtorpark sind bereits hergestellt worden.
- Busangebot ergänzt die U-Bahnlinie 4 zwischen HafenCity und Innenstadt.



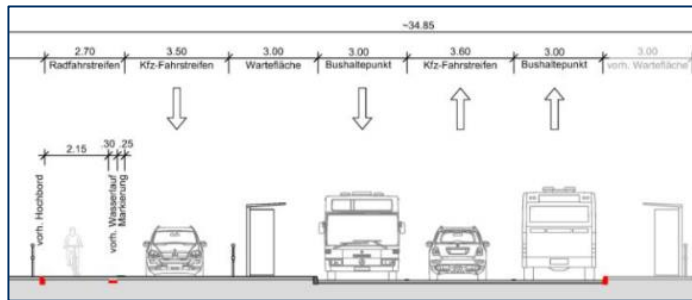


-  funktionale und gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes
-  Reduktion der öffentlichen Parkplätze (Untersuchungsraum)
-  deutliche Reduktion der öffentlichen Parkplätze
-  Fußgängerbereich
-  nur Bus und Radverkehr
Herausnahme des motorisierten Individualverkehr
-  Projekte und Potenzialflächen Wohnungsbau

Neue Umstiegshaltestelle
am Hauptbahnhof

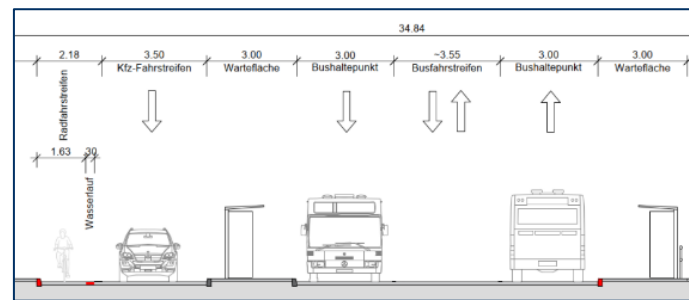
NORDHALTESTELLE STEINTORBRÜCKE AM HBF.

Variante 0



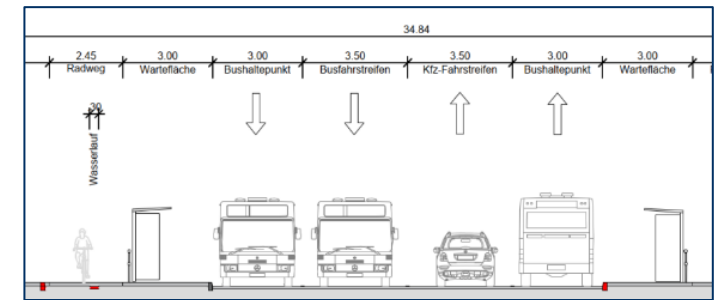
- Kfz-Verkehr weiterhin in **beide Fahrtrichtungen**.
- Haltestelle in Mittellage aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht umsetzbar. (VD)
- Unzureichende Betriebsstabilität für Busverkehre durch geringe Aufstellflächen an Knoten.

Variante 1



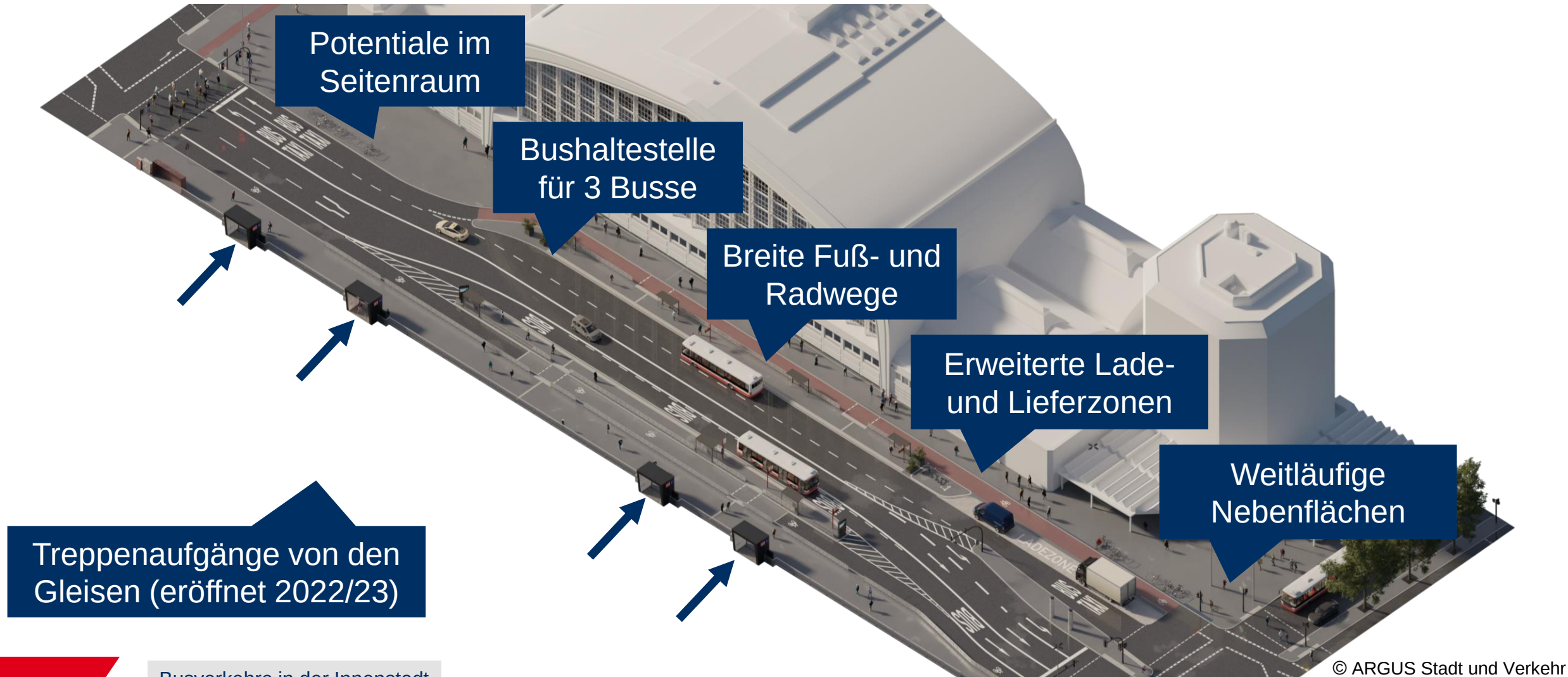
- Herausnahme der Kfz-Verkehre **Richtung Osten**.
- Haltestelle in Mittellage aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht umsetzbar. (VD)
- Verkehrliche Machbarkeit im Umfeld ist im Umsetzungszeitraum nicht gegeben.

Variante 2



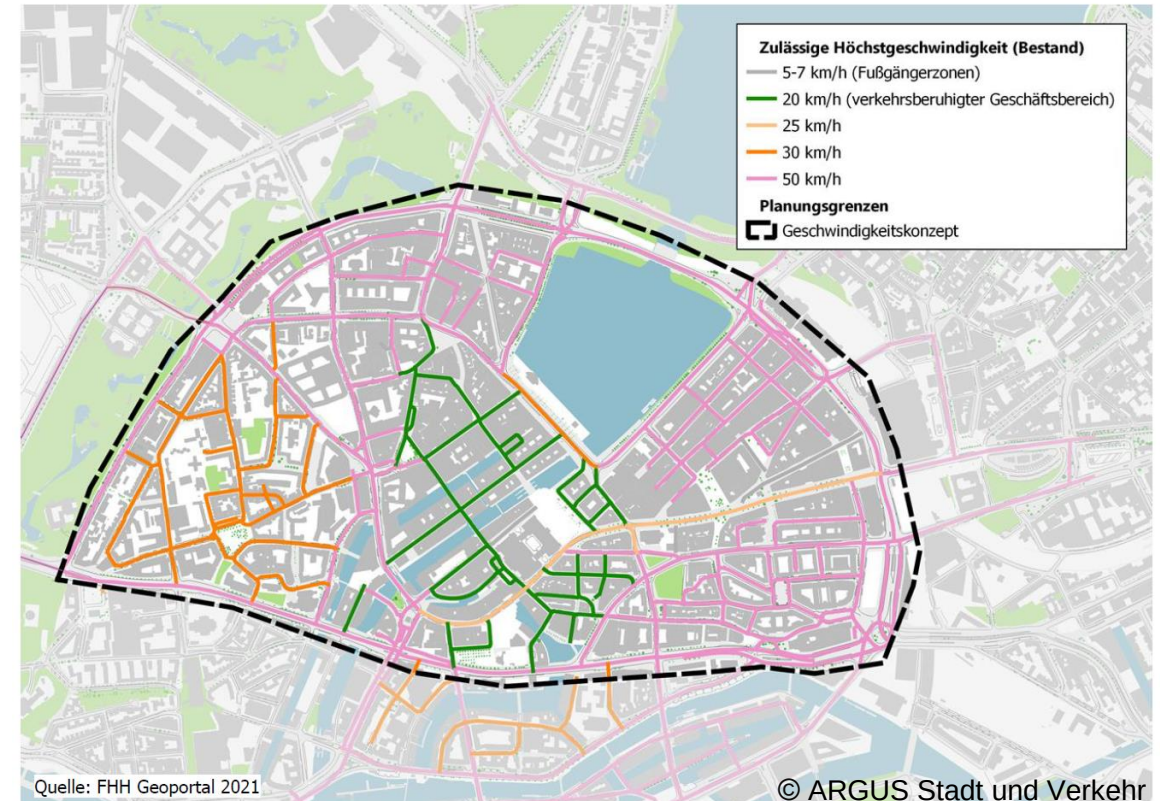
- Herausnahme der Kfz-Verkehre **Richtung Westen**.
- Haltestelle auf der Nordseite in Seitenlage mit verbesserter Zugänglichkeit.
- Deutliche Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr durch breite Nebenflächen.

NORDHALTESTELLE STEINTORBRÜCKE AM HBF.



GESCHWINDIGKEITSKONZEPT FÜR DIE INNENSTADT

- Aktuell noch viel Tempo 50 in der Innenstadt.
- Geschwindigkeitskonzept schlägt sukzessive Ausweitung von Tempo 30-Zonen/-Strecken vor.
- Grundsätzliches Diskussionsthema mit den Verkehrsbetrieben, die die angestrebte Busbeschleunigung gefährdet sehen.
- In der Innenstadt jedoch bisher kein strittiges Thema.



FAZIT

- Für die ÖPNV-Erreichbarkeit der Hamburger Innenstadt hat der Busverkehr eine wichtige Bedeutung.
- Der angestrebte Ausbau des Umweltverbundes beinhaltet auch weitere Taktverdichtungen im Busverkehr, die die Innenstadt betreffen können.
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen und Busverkehr können jedoch miteinander in Einklang gebracht werden.
- Eine strategische Anpassung des Busliniennetzes in der Innenstadt wird derzeit nicht angestrebt. Verbesserungen werden in den einzelnen Projekten erarbeitet.



VIELEN DANK!



© moka-studio

Karlsruhe | 30.03.2025



Hamburg