

Antrag 2025/II/Verk/3

Kreis Bergedorf

Busversorgung in den Vier- und Marschlanden: Lücken schließen und Verzahnung verbessern

1 Der Landesparteitag der SPD Hamburg möge beschließen: Die SPD-Fraktion der Hamburgi-
2 schen Bürgerschaft sowie die sozialdemokratischen Mitglieder des Senats sind aufgerufen, 1.
3 eine umfassende Analyse der Busversorgung im Gebiet der Vier- und Marschlande durch die zu-
4 ständigen Behörden vornehmen zu lassen; a. dabei ist insbesondere die Versorgung von Schü-
5 ler*innen auf den Wegen nach und von den Schulen im Bezirk Bergedorf aber auch in ande-
6 ren Bezirken liegenden Schulen, die von Schüler*innen aus Bergedorf besucht werden, zu be-
7 leuchten sowie die Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen zu berücksichtigen; b.
8 die Ergebnisse der Analyse frei zugänglich zu machen und im Fachausschuss „Verkehr und In-
9 neres“ sowie dem Regionalausschuss „Vier- und Marschlande“ der Bezirksversammlung Berge-
10 dorf durch Vertreter*innen der zuständigen Behörden vorstellen zu lassen; 2. die sich aus der
11 Analyse ergebenden Maßnahmen bis zum Fahrplanwechsel 2027 umzusetzen, insbesondere die
12 erforderlichen Mittel zur Verfügung zu stellen. Die Maßnahmen haben zumindest sicherzu-
13 stellen a. dass vorgesehene Anschlüsse regelmäßig unter realistischen Bedingungen erreicht
14 werden (insb. auf den typischerweise von Schüler*innen genutzten Relationen sowie bezüg-
15 lich der Umstiege von der Schnellbahn auf Busse in die Vier- und Marschlande insb. an den
16 Haltestellen Tiefstack, Mittlerer Landweg und Bergedorf) und b. Netzlücken in Anlehnung an
17 den Hamburg-Takt geschlossen werden

18 Begründung

19 Es ist hinlänglich bekannt, dass die Netzdichte und die Taktung des Busverkehrs in den Vier-
20 und Marschlanden hinter dem Niveau in den urbanen Gebieten Hamburgs zurückbleiben. Da-
21 bei ist es von zentraler Bedeutung, auch den Bewohner*innen der Vier- und Marschlande den
22 Umstieg vom Auto auf Verkehrsträger des Umweltverbundes zu ermöglichen oder zumindest
23 zu erleichtern. Dies kommt allen zugute: Der motorisierte Individualverkehr in der Innenstadt
24 wird reduziert, die Belastung durch Lärm und Schadstoffe sinkt, und der öffentliche Raum wird
25 lebenswerter.

26 Ein wesentliches Hindernis für den Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr ist die reale Ge-
27 fahr von Anschlussverlusten, die regelmäßig mit langen Wartezeiten verbunden sind. Gerade
28 aus der Peripherie und dem Umland Hamburgs bleibt das Auto deshalb häufig das bevorzug-
29 te Verkehrsmittel. Die geplanten Umsteigezeiten von der S2 auf Busse in Richtung Vier- und
30 Marschlande sind so knapp bemessen, dass sie nur unter optimalen Bedingungen eingehalten
31 werden können. Bereits geringe Verspätungen der S-Bahn oder Stau an Treppen und Ausgän-
32 gen führen dazu, dass Anschlüsse verpasst werden und die Fahrgäste Wartezeiten von bis zu
33 einer Stunde an Haltestellen ohne nennenswerte Aufenthaltsqualität in Kauf nehmen müs-
34 sen. Besonders für mobilitätseingeschränkte Personen sind die bestehenden Umsteigezeiten
35 oft nicht realistisch zu bewältigen.

36 Auch Schüler*innen aus den Vier- und Marschlanden sind von diesem Missstand betroffen. In
37 Ermangelung von speziell eingerichteten Schulbussen sind sie auf die regulären Buslinien an-
38 gewiesen, die in der Regel nur stündlich verkehren. Selbst bei optimalem Ablauf erreichen viele
39 Schülerinnen und Schüler ihre Schulen nur kurz vor Unterrichtsbeginn. Wird der Anschluss ver-
40 passt, entstehen unweigerlich Fehlzeiten. Es ist den Schüler*innen, aber auch den Familien in
41 Gänze auf die Nutzung frühere Busse zu verweisen, da dies im Regelfall bedeuten würde, auf
42 eine ganze Stunde Schlaf zu verzichten, um diese vor verschlossenen Schultüren zu verbringen.
43 Die Möglichkeit, sich bei drohendem Anschlussverlust über das Fahrpersonal einen Anschluss
44 sichern zu lassen, ist insbesondere für jüngere Schüler*innen realitätsfern und in Stresssitua-
45 tionen kaum praktikabel.

46 Schließlich ist es unmöglich, den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen, wenn ein Angebot gar
47 nicht oder zu weiten Zeiten schlicht nicht vorhanden ist. Es müssen daher bestehende Lücken
48 identifiziert und geschlossen werden. Dabei ist auch der verstärkte Einsatz von Kleinbussen
49 in Betracht zu ziehen. Da der flächendeckende Einsatz autonomer Shuttles weiterhin nicht in
50 greifbarer Nähe ist, müssen die beschriebenen Ziele mit den heute verfügbaren Mitteln er-
51 reicht werden.