



Arbeitsgruppe Verkehr 21

Harburg, 12. Januar 2017

Erläuterung

Fahrgastfreundliche Erweiterung des Harburger ZOB umsetzen

Die AG Verkehr21 hat sich intensiv mit der Erweiterung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) am Harburger Bahnhof beschäftigt. Im Herbst 2016 hat die Hamburger Hochbahn (HHA) ihre Planung für eine Erweiterung vorgestellt. Sie sieht vor, westlich des gegenwärtigen ZOB eine Mittelinsel in der Hannoverschen Straße mit insgesamt 6 Bushaltestellen anzuordnen. Dort sollen alle Busse halten, die von der Winsener Straße in Richtung Moorstraße und umgekehrt fahren. Betrieblich bietet diese Lösung Vorteile für die Busse. Problematisch ist allerdings, dass einsetzende Busse in Richtung Winsener Str. weiterhin vom gegenwärtigen ZOB abfahren sollen. Dies ist für Fahrgäste in Richtung Wilstorf, Rönneburg, Langenbek, Sinstorf, Meckelfeld oder Hittfeld sehr unpraktisch, weil sie dann immer genau wissen müssen, wo ihr nächster Bus abfährt. Bisher steigen sie an einer Haltestelle ein. Generell kann eine Gefährdung der Fahrgäste nicht ausgeschlossen werden, die die Mittelinsel frequentieren. Besonders, wenn sie die Ampeln oder den Tunnel nicht benutzen, um „noch mal eben“ den Bus zu erreichen und dann über die Fahrbahnen laufen.

Die AG Verkehr 21 hat einen Alternativ-Vorschlag für die Erweiterung des ZOB erarbeitet, der Elemente der HHA-Planung mit Erfordernissen der Fahrgäste kombiniert.

- Hauptbaustein ist dabei, die Anlage einer ca. 60 m langen Haltestelle an der Hannoverschen Str. südlich des vorhandenen ZOB für die Busse, die von der Winsener Str. Richtung Bahnhof Harburg fahren. Die vorhandenen Fahrspuren (incl. Busspur) müssten zusammen mit neuen Fahrradstreifen Richtung Westen verlegt werden. So entsteht ein mindestens 3 m breiter Fußweg, der mit der vorhandenen Fußgängerampel (ZOB-Fernbahn) verbunden werden kann. Zusätzlich ist noch eine kleine Brücke über die Fußgängerrampe zur vorhandenen Treppe Richtung S-Bahnhof denkbar. In Richtung Süden ist eine neue Fußgängerquerung südlich der Ausfahrt aus dem PhoenixCenter möglich.
Die Busse brauchen dann wie bei der HHA-Planung nicht mehr über den ZOB fahren, sondern können direkt weiter Richtung Moorstraße fahren. Eine Ampelphase müsste entsprechend angepasst werden.
- Der gegenwärtige ZOB könnte wie bei der HHA-Planung im Bereich der Ausfahrt „begradigt“ werden. Dies schafft Platz für mindestens eine zusätzliche Haltestelle.
- Eine weitere Idee zur Verbesserung der Betriebsabläufe am ZOB ist, ein direktes Ausfahren in Richtung Walter-Dudek-Brücke und Hannoversche Str. (Richtung Norden) zu ermöglichen.
- Zudem schlägt die AG Verkehr 21 vor, die südliche Fußgängerfurt vom ZOB über die Hannoversche Str. etwas näher zur Treppe Richtung PhoenixCenter zu verlegen.
- Ein wichtiger Baustein für die Verbesserung des Radverkehrs ist ein direktes Linksabbiegen von der Hannoverschen Str. aus Richtung Süden in die Moorstraße. Dies kann zusammen mit dem Busverkehr Richtung Moorstraße erfolgen.

Ein großer Vorteil für die Fahrgäste aus Richtung Wilstorf ist, dass sie vor der Ampel ihre Haltestelle haben und sie direkt zur S-Bahn laufen können. Der Weg ist zwar etwas länger als zurzeit, aber der Bus muss nicht mehr auf „Grün“ warten. Fahrgäste in Richtung Eißendorf oder Bostelbek müssen (bis auf die Linien 543 und 146 - sie verbleiben auf dem ZOB) auch hier einsteigen. Sie profitieren davon, dass die Rundfahrt über den ZOB entfällt und dass idealerweise mit entsprechender Ampelschaltung (vgl. Phase Ia der Anlage) der Bus von der Haltestelle ohne weiteren Halt in die Moorstraße gelangt. Die zusätzliche Freigabe für Linksabbieger in die Moorstraße könnte zu Lasten des Geradeausverkehrs von der Buxtehuder Straße Richtung Bahnhof Harburg gewonnen werden. Dies scheint in Anbetracht der Verkehrsmengen möglich. Damit brauchen bis zu 26 Busse pro Stunde weniger über den ZOB fahren.

Mit dem vorliegenden Vorschlag kann eine Entzerrung auf dem bestehenden ZOB umgesetzt werden. Der freiwerdende Abfahrtsbereich E (bisher Abfahrt Richtung Eißendorf und Bostelbek) kann für Busse Richtung Neuland und Hafen Harburg sowie Richtung Hohe Schaar genutzt werden. Der so freigewordene Abfahrtsbereich A könnte für die Linien Richtung Heimfeld und MidSommerland genutzt werden. Die Busse Richtung Rönneburg und Hittfeld könnten so dann allein den Abfahrtsbereich C (kurze Fußwege von der S-Bahn) nutzen. Zum Teil haben die Linien Richtung Rönneburg die gleichen Abfahrtszeiten wie die übrigen Linien in Richtung Sinstorf (Abfahrtsbereich B). Bisher behindern sich manchmal die Linien gegenseitig.

Ein direktes Ausfahren für Busse vom ZOB in Richtung Walter-Dudek-Brücke und Hannoversche Str. (Richtung Norden, HHA-Depot!) kann ermöglicht werden, wenn die Grünphase für den Verkehr aus Richtung Süden geringfügig verkürzt wird (vgl. Phase IVa der Anlage). Dies scheint in Anbetracht der Verkehrsmengen möglich und entlastet die gegenwärtige ZOB-Ausfahrt weiter.

Die HHA-Planung hat bis zu 13 Haltestellen für Gelenkbusse und 2 Haltestellen für Standardbusse vorgesehen. Der Vorschlag der AG Verkehr 21 ermöglicht bis zu 12 Haltestellen für Gelenkbusse und 2 Haltestellen für Standardbusse. Anders bei der HHA-Planung bleiben auf der Westseite des ZOB Überliegerplätze erhalten. Es könnten sogar bis zu 2 Standardbusse zusätzlich abgestellt werden.

Auch beim Thema Baukosten dürfte der Vorschlag der AG Verkehr21 günstiger ausfallen als die HHA-Planung. Dort war ein Tunnel zur Mittelinsel vorgesehen. Dieser dürfte die Kosten für eine Fußgängerbrücke und eine weitere Ampel am ZOB mehr als aufwiegen. Die Umgestaltung der Fahrspuren und die Neuanlage der Radverkehrswege in der Hannoverschen Straße ist in beiden Varianten erforderlich und im Rahmen des Ausbaus des Radverkehrs in Hamburg bis 2018 ohnehin vorgesehen.

Mit nachhaltig freundlichen Grüßen

Frank Wiesner, Sprecher der AG Verkehr 21
(Tel: 0170/ 58 18 173)

Die AG Verkehr 21 ist eine Arbeitsgruppe von HARBURG21. HARBURG21 wurde vor über zehn Jahren von Harburger Bezirksabgeordneten als lokale Agenda 21 ins Leben gerufen. (siehe auch www.harburg21.de)