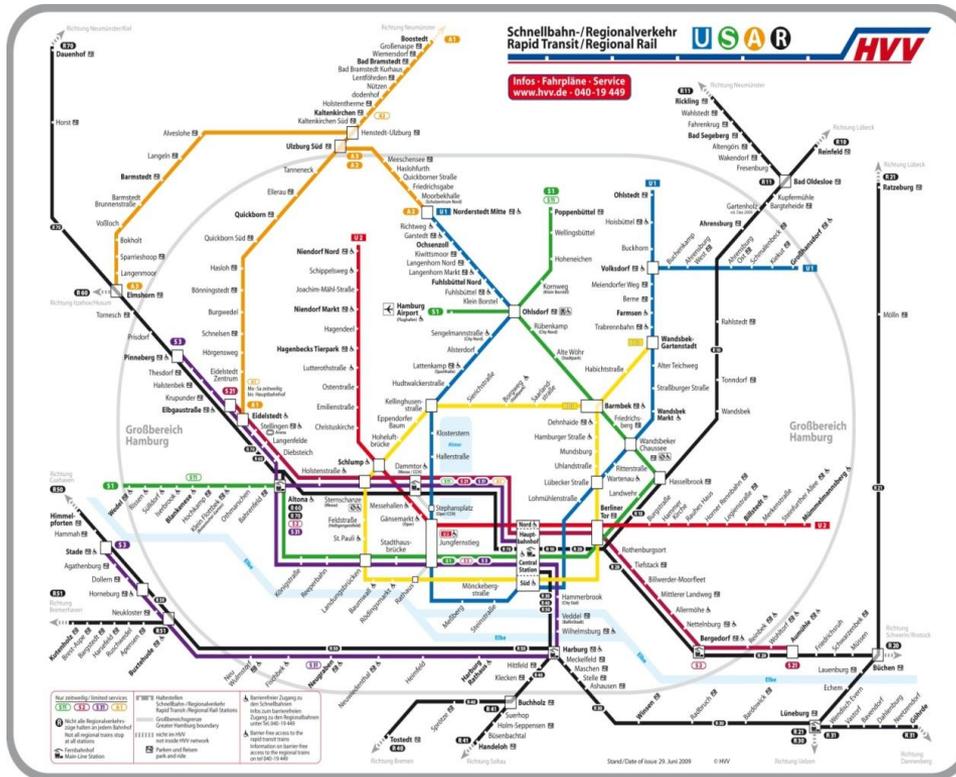




## Das Produkt „MetroBus“ in Hamburg und die Einführung von Doppelgelenkbussen auf der Linie 5

## Die Schienenbahnen tragen die ÖPNV-Hauptlast in Hamburg



Das Bussystem mit den Produkten

- MetroBus
  - StadtBus
- und wenigen Schnellbuslinien  
(1.Klasse-Bus - nur 6 Linien)

ergänzt das ÖPNV-Angebot der Schienenbahnen (=Schnellbahnen) im Hamburger Verkehrsverbund (HVV)

Hamburg hat - geschichtlich bedingt - drei unterschiedliche Bahnsysteme:

- die klassische Eisenbahn mit Diesel- bzw. Wechselstromtraktion
- eine Gleichstrom-S-Bahn mit dritter Schiene
- ein eigenes mit den zuerst genannten nicht kompatibles Hochbahn- bzw. U-Bahnsystem

## Die wichtigsten Produkte des Bussystems in Hamburg

### Der MetroBus:

- bietet großräumige Verbindungen auf den hoch nachfragestarken Strecken
- bietet ein dichtes Fahrplanangebot
- verknüpft mit den Bahnen

**und fährt auf vielen Relationen, die „eigentlich bahnwürdig“ sind.**

### Der Stadtbus:

- ergänzt das MetroBus-Liniennetz
- erschließt Stadtteile kleinräumig (Feeder-Buslinien zu den Bahnen)
- verknüpft mit Bahnen und MetroBus-Linien

## Ergebnis einer Analyse des Busnetzes

- Das Busangebot ist leistungsfähig und attraktiv.
- Verbesserungen sind bei Übersichtlichkeit und Einfachheit der Nutzung möglich.
- Erweiterung der Bus-Produktpalette um ein neues Produkt.
- Merkmale des neuen Produktes

Transparenz

Taktgarantie

Tangentiale Bedienungen

**„MetroBus“ als charakteristischer Markenname  
für ein neues Produkt  
am ÖPNV-Verkehrsmarkt.**



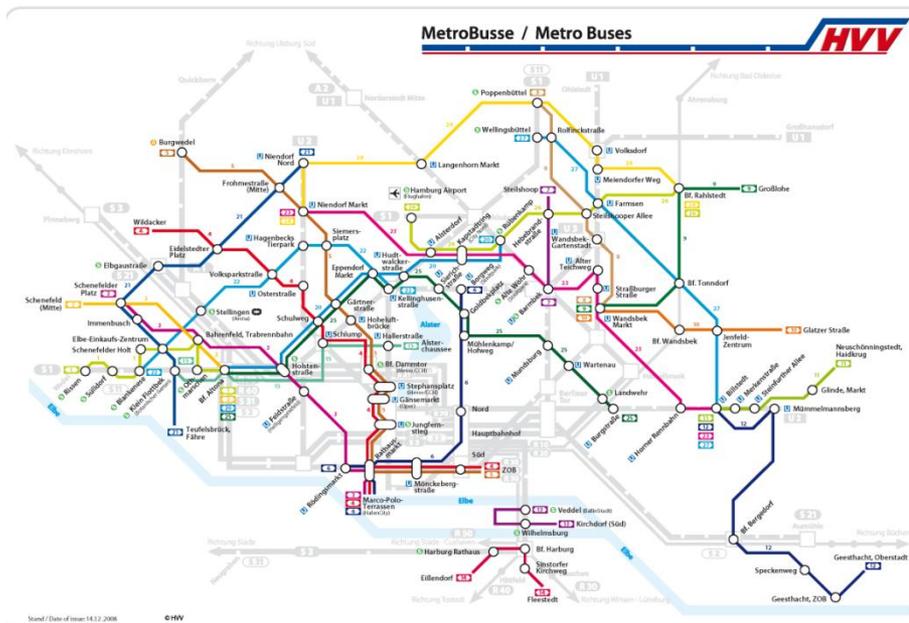
## Die Produktmerkmale des MetroBus-Systems:

Das Busangebot muss für die Kunden übersichtlich, begreifbar und zur Nutzung einfach gestaltet sein.

- **MetroBusse bedienen besonders stark nachgefragte Strecken.**
  - **MetroBusse** ergänzen die „drei Bahnnetze“. Sie schaffen **zusätzliche Radialverbindungen** in die City oder zu Stadtteilzentren. Die Radiallinien tragen die Liniennummern 1-15)
  - **MetroBusse** schaffen **direkte Querverbindungen** außerhalb der City. Sie sind mit Bahnen und anderen MetroBus-Linien verknüpft. Die Tangentiallinien tragen die Liniennummern 20 -27.
  - **MetroBusse** fahren mindestens im 10 Min. -Takt von 6.00 - 21.00 Uhr (an Sa ab 10.00 Uhr und an So ab 13.00, sonst mind. im 20 Min.-Takt)
- Sie bieten dadurch ein besonders dichtes und merkbare Fahrplangebot.

# Das Produkt „MetroBus“

Mit Einführung des MetroBus-Netzes wurde die Qualität und Übersichtlichkeit des Busverkehrsangebotes auf nachfragestarken Strecken deutlich verbessert.



Die Hauptmerkmale der Darstellung durch eine verständliche Netzspinne:

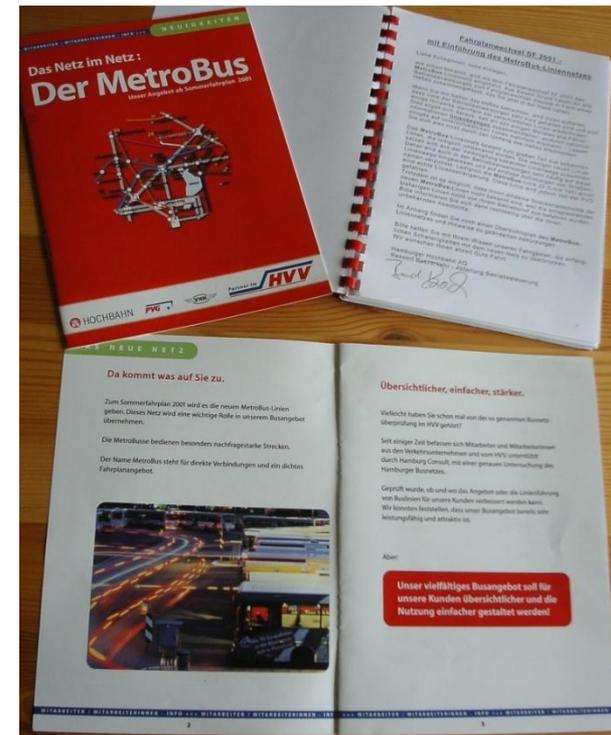
- Übersichtliches Netz
- Schaffung durchgehender Direktverbindungen
- Verbesserte Abbildung der Quelle-Ziel-Beziehungen

Auch in Berlin und München wurde das MetroBus-Konzept erfolgreich umgesetzt.

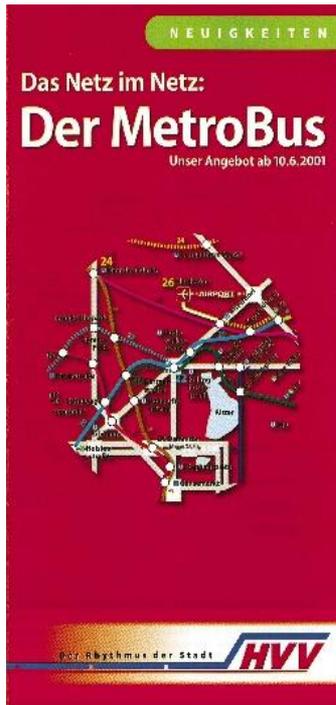


## Marketingstrategie

- Ausgangslage  
„Das neue „Netz im Netz“ erreicht ca. 50% der Busfahrgäste und erfordert umfangreiche betriebliche Vorbereitungen
- Werbekampagne unter dem Motto:  
**„Wenigstens Busfahren wird einfacher“**
- Werbung und Information  
Mitarbeiterinformation  
Verbundweite und regionale Werbemaßnahmen  
Promotion



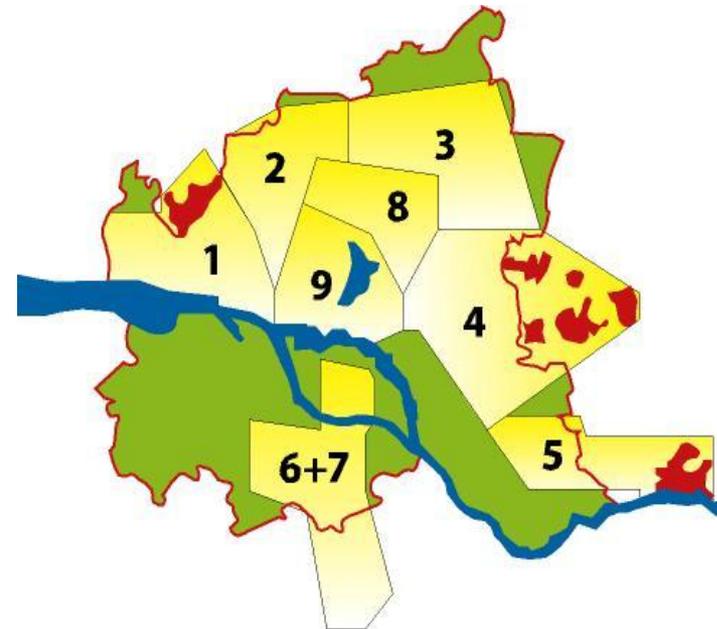
## Marketingstrategie



Allgemeiner  
Prospekt



Regionale Verteilung  
der Hauswurfsendungen



# Das Produkt „MetroBus“

## Marketingstrategie



Aushang an  
Haltestellen



Motiv „Paar“

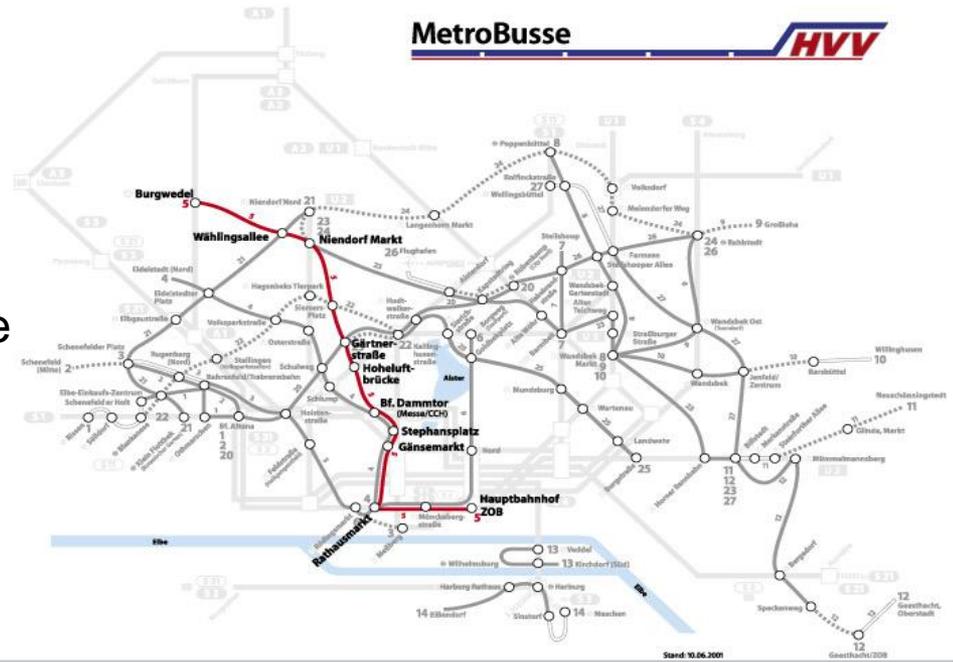


Motiv „Hund“

# Die MetroBus-Linie 5



- Die MetroBus-Linie 5 der HOCHBAHN verkehrte an Werktagen im 4 bzw. 3,3 Minuten-Takt und hat täglich über 60 000 Kunden.
- Die dort eingesetzten Gelenkbusse waren teilweise übertoll, Kunden konnten erst den nächsten oder übernächsten Bus nutzen.
- Auf der MetroBuslinie 5 wurden werktäglich 31 Gelenkbusse (incl. Reserven) gleichzeitig eingesetzt.
- Die streckenseitigen Voraussetzungen zum Einsatz von Doppelgelenkbussen waren relativ günstig..



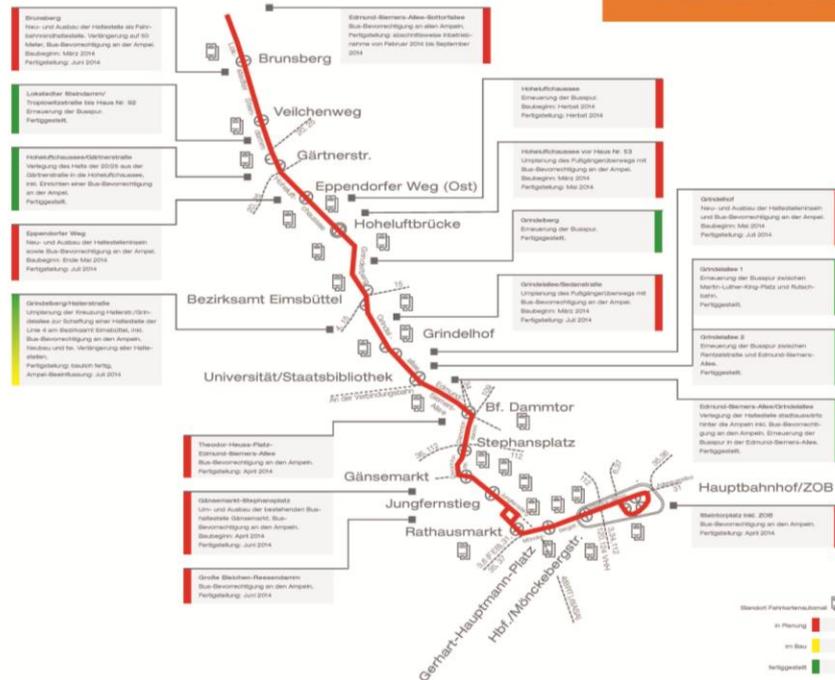
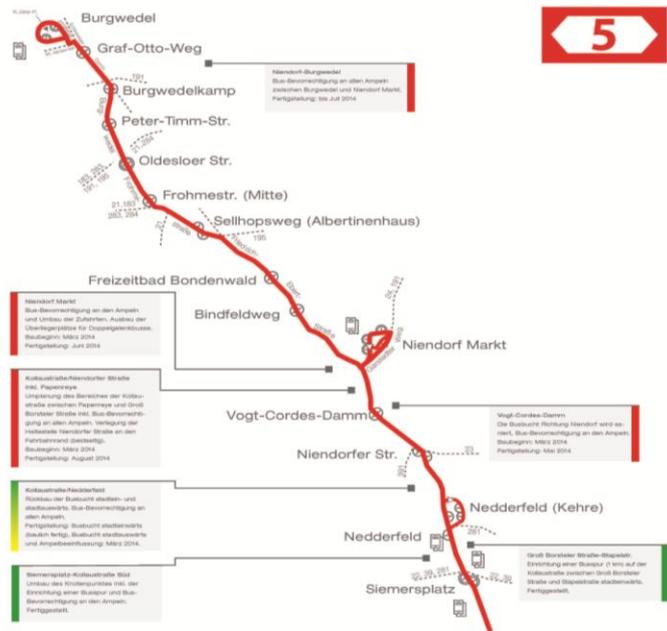
Die MetroBus-Linie 5 verläuft auf längeren Streckenabschnitten mit Bussonderfahrstreifen in Straßenmittenlage.



# Die MetroBus-Linie 5 wird zur Zeit konsequent optimiert. Wenn wir kommen, wird's grün!

Maßnahmen zum Busbeschleunigungsprogramm auf der MetroBus-Linie 5

**Stand:  
Februar 2014**



4 km zusätzliche Bussonderfahrstreifen  
6 Haltestellenverlegungen

50 Lichtsignalanlagen werden beeinflusst  
21 Haltestellen werden grundsaniiert

**Auch die Einführung der Doppelgelenkbusse war verbunden mit einer intensiven Marketingkampagne:**

Der Slogan der Kampagne:

**XXL - Mehr Platz, mehr Komfort, mehr Bus!**

Das Motto kommuniziert die Hauptmerkmale (Länge des Busses) und den

Nutzen für die Kunden.

**Der längste Niederflerbus der Welt.  
Testen Sie jetzt mit der HOCHBAHN.**

Der Untertitel spricht Kunden und Multiplikatoren direkt an und beinhaltet auch den Slogan des Busherstellers Van Hool.

**XXL** Der längste Niederflerbus der Welt.  
Testen Sie jetzt mit der HOCHBAHN!

**Fahren Sie mit dem Doppelgelenkbus XXL:**

vom 19. Januar bis 12. März 2004

auf der MetroBus-Linie 5

zwischen Hauptbahnhof/ZOB und Niendorf Markt.

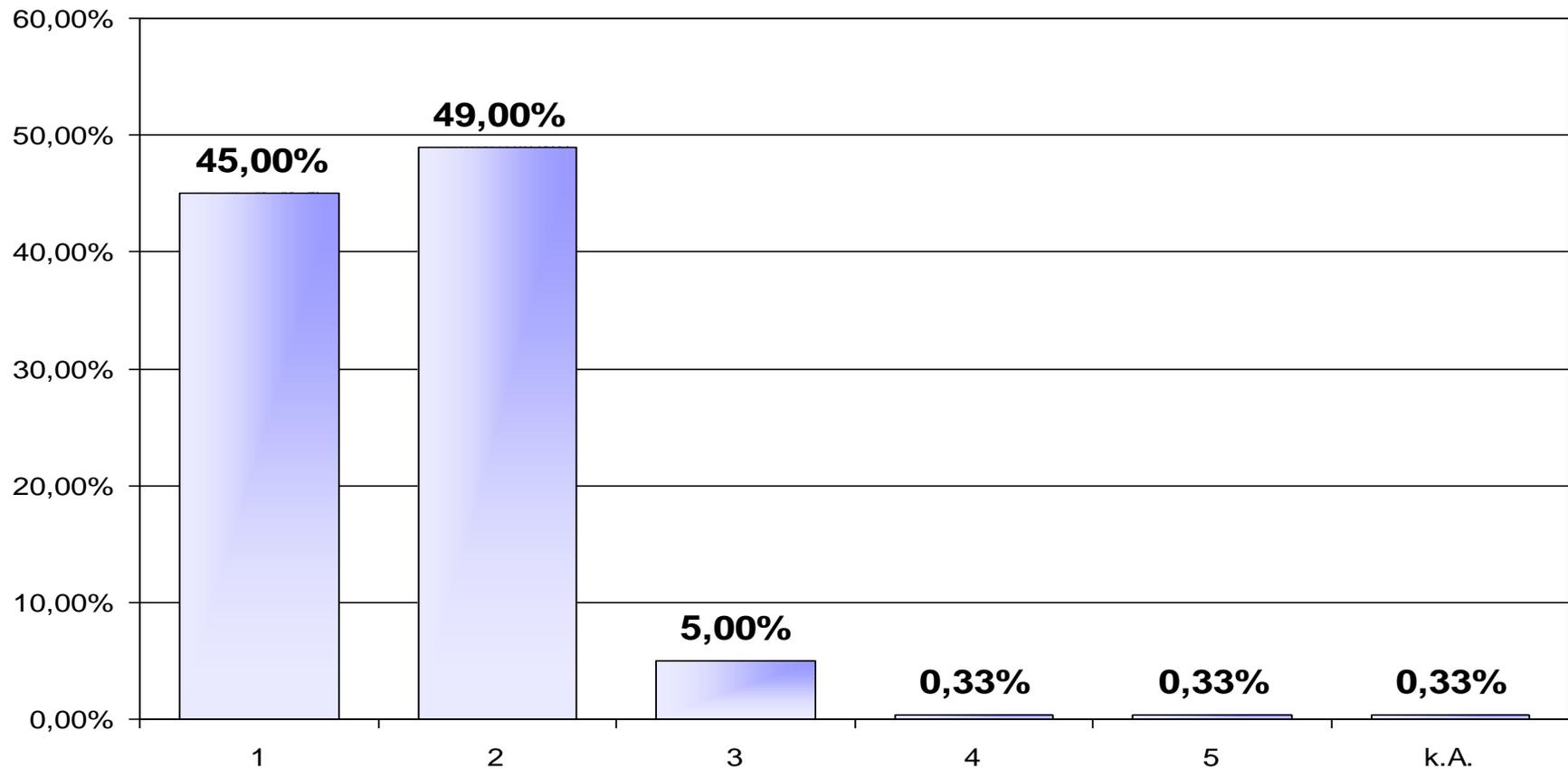
Fahrzeiten und mehr Infos erhalten Sie unter  
[www.hochbahn.de](http://www.hochbahn.de) und Telefon (040) 32 88-27 23.

 HOCHBAHN



# Die Ergebnisse einer Kundenbefragung

Wie ist der Gesamteindruck der Kunden vom Doppelgelenkbus? Sehr gut = 1



---

## Die Zuwächse im MetroBus-Netz

Über alle MetroBus-Linien in vergleichbaren Abschnitten im Zeitraum von ca. 10 Jahren:

Radiallinien ( Linien 1 – 14 )	plus 11 % Fahrgäste
Tangentiallinien (Linien 20 – 27 )	plus 32 % Fahrgäste
Summe über alle MetroBus-Linien	plus 19 % Fahrgäste

Bei einem Fahrgastaufkommen im MetroBus-Netz:

von ca. 550.000 Fahrgäste pro Werktag

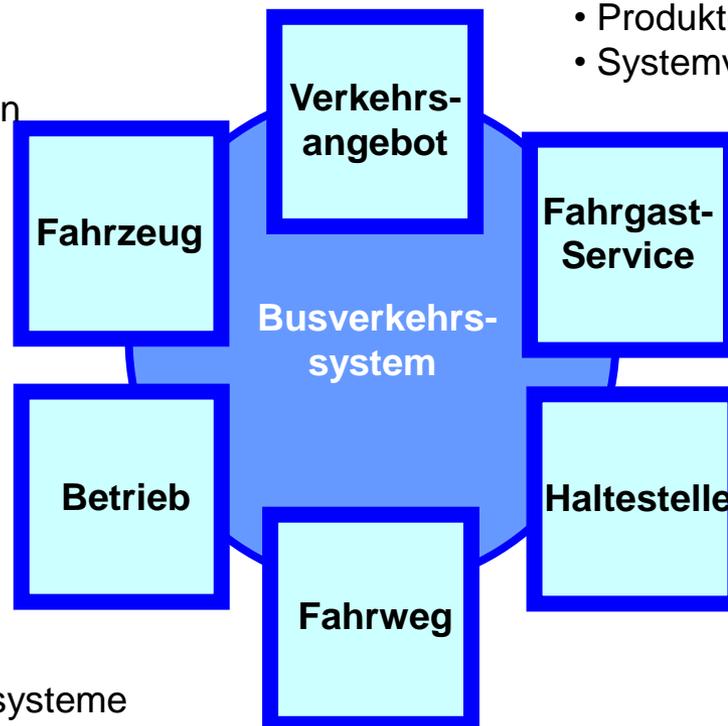
und auf allen Buslinien in Hamburg 1.065.254 Fahrgäste pro Werktag

(Linienbeförderungsfälle incl. Umsteiger und Übersteiger / Bezugsjahr 2011)

# Erfolgreiche Verbesserung des Image und des Produktes „Bus“ durch eine Stärkung des Systemcharakters: „Busverkehrssystem MetroBus-Linie 5“

- moderne Bustechnologie
- Ausrüstung mit Klimaanlage
- Doppelgelenkbuseinsatz
- umweltfreundliche Fahrzeuge

- Betriebsleitsystem
- Anschlusssicherung
- Qualitätsmanagement
- Automatische Fahrgastzählsysteme



- Produktgestaltung auch beim Bus
- Systemverständlichkeit beim Takt

- Verbesserung des Kundenservices durch das Fahrpersonal
- Marketing

- Dynamische Fahrgastinformation
- Modernisierung der Busanlagen und Haltestellen

- Verkehrsabhängige Steuerung von LSA
- Eigene Busfahrstreifen

# „Ein wesentlicher“ Unterschied von „MetroBus“ und Tram

## Ein Vollkostenvergleich Bus – Tram in einer FGSV-Studie

bei 20 km Tramnetz und ca. 1.800 Fg/Spitzenstd.



**71%**



120 [4 pers./ sqm]  
4-min-headway



**67%**



145 [4 pers./ sqm]  
5-min-headway



**79%**



145 [4 pers./ sqm]  
5-min-headway



**100%**



145 [4 pers./ sqm]  
5-min-headway



**83%**



240 [4 pers./ sqm]  
8-min-headway

# Das Produkt „MetroBus“

„Merci“ für Ihr Interesse und die Einladung nach Luzern

