

Antrag 2023/I/Verk/3

Jusos Hamburg

Der/Die Landesparteitag möge beschließen:

Leistungsfähige Tangentialverbindungen als Ergänzung zum Schnellbahnnetz

- 1 Die SPD-Landesparteitag möge beschließen und an die SPD-Bürgerschaftsfraktion weiterlei-
2 ten:
- 3 Zur Umsetzung der geplanten Mobilitätswende und zur Erreichung des gesteckten Ziels eines
4 Anteils des Umweltverbundes am Gesamtverkehrsaufkommens von 80 % im Jahr 2030 for-
5 dern wir den Ausbau des schienengebundenen ÖPNVs. Dafür ist die kontinuierliche Verkehrs-
6 planung für Hamburg durch den Bau einer Niederflur-Straßenbahn zu ergänzen.
- 7 Konkret fordern wir:
 - 8 1. Die Aufnahme einer modernen Niederflur-Straßenbahn als Ergänzung zum Schnellbahn-
9 Ausbau in die verkehrspolitischen Ziele der SPD-Bürgerschaftsfraktion, um gemäß der
10 Festlegung im aktuellen Koalitionsvertrag auch dort ausreichende Kapazitäten im ÖPNV
11 anzubieten, wo die Kapazität der Metro- und Expressbuslinien nicht mehr ausreicht.
 - 12 2. Die Aufnahme von Potentialstrecken für Straßenbahnlinien in die Weiterentwicklung der
13 kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung.
 - 14 3. Die frühzeitige Umsetzung von vorbereitenden Maßnahmen entlang möglicher Straßen-
15 bahnlinien, wie zum Beispiel die Freihaltung von Trassen oder die Verlegungen von un-
16 terirdischen Leitungen bei Straßenerneuerungen oder die Dimensionierung von Unter-
17 werken für eine gemeinsame Nutzung mit der Lade-Infrastruktur für E-Busse.
 - 18 4. Die Hamburger Hochbahn AG mit der Untersuchung von Möglichkeiten zur Ergänzung
19 des geplanten Schnellbahnausbaus mit einem Niederflur-Straßenbahn-Netz zu beauf-
20 tragen.
 - 21 5. Die Hamburger Hochbahn AG mit der Erstellung einer Machbarkeitsuntersuchung über
22 den Bau einer Straßenbahnstrecke auf dem Abschnitt zwischen Altona und der City Nord
23 mit einer Weiterführung über Farmsen bis nach Rahlstedt als Ergänzung zum Bau der U5
24 zu beauftragen.
 - 25 6. Die Hamburger Hochbahn AG mit der Erstellung einer Machbarkeitsuntersuchung über
26 den Bau einer Straßenbahnstrecke auf der Strecke von Berliner Tor über die Veddel, das
27 Reiherstiegviertel bis Kirchdorf Süd zur besseren Anbindung dieser Gebiete und zur Ent-
28 lastung der S-Bahn-Strecke über die Elbbrücken zu beauftragen.

29 7. Die Erstellung einer Machbarkeitsuntersuchung zur Reaktivierung der Bahnstrecke zwi-
30 schen Bergedorf und Geesthacht als Niederflur-Regional-Stadtbahn mit einer Führung
31 über den Bahnhof Bergedorf und Lohbrügge bis nach Mümmelmansberg zu beauftra-
32 gen.

33 **Begründung**

34 Für das im Koalitionsvertrag zwischen SPD und Grünen für Hamburg festgelegte Ziel, den Anteil
35 des Umweltverbunds aus Fußverkehr, Radverkehr und der öffentlichen Verkehrsmittel (ÖPNV)
36 bis zum Jahr 2030 auf 80 % zu erhöhen und damit die geplante Mobilitätswende zu erreichen,
37 wird der ÖPNV einen wesentlichen Beitrag leisten müssen.

38 Dennoch bleiben auch nach Fertigstellung umfassender Pläne zum Schnellbahnausbau Lücken
39 im ÖPNV-Schienenetz bestehen. Neben dem Ausbau der vorhandenen Verkehrsmittel muss
40 auch die seit Jahrzehnten offensichtliche Lücke zwischen Bus und Schnellbahn geschlossen
41 werden, um so ein flächendeckendes, attraktives und wirtschaftliches Angebot bieten zu kön-
42 nen.

43 Noch bis ins Jahr 2010 wurde dazu der Bau einer Straßenbahn in Hamburg auch von der SPD un-
44 terstützt. Unter dem Eindruck des Zerfalls der Regierungskoalition Anfang 2011 und der Nach-
45 wirkungen der Finanzkrise von 2008 / 2009 ist die SPD allerdings von diesem Standpunkt ab-
46 gewichen. Dieser Kurswechsel hat sich schon nach wenigen Jahren als Fehler erwiesen und
47 bedroht mittlerweile die Erreichung der Ziele, welche sich SPD und Grüne in Hamburg zur Mo-
48 bilitätswende gesteckt haben.

49 Der wirksamste Hebel zur Verlagerung von Fahrten vom Individualverkehr zum ÖPNV ist der
50 Ausbau der schienegebundenen Verkehrsmittel. Zum Ausbau des Schnellbahnnetzes sind di-
51 verse Vorhaben in Planung oder werden zurzeit realisiert. Dennoch führen die langen Zeiträu-
52 me beim Schnellbahnausbau dazu, dass nach aktueller Planung Ende 2030 lediglich sechs zu-
53 sätzliche S-Bahn-Stationen und voraussichtlich nur vier neue U-Bahn-Haltestellen in Betrieb
54 sein werden.

55 Drei Gründe sprechen deutlich für einen beschleunigten und vielfältigeren Ausbau des schie-
56 nengebundenen ÖPNVs. Zum einen müssen attraktive Alternativen zum motorisierten Indivi-
57 dualverkehr geschaffen werden, insbesondere da es Ziel der SPD ist, die Mobilitätswende vor-
58 rangig über Alternativen zum eigenen PKW und nicht durch Verbote voranzutreiben.

59 Auf der anderen Seite bedeutet die geplante Steigerung des ÖPNV-Anteils von 22 % im Jahr 2017
60 auf 30 % im Jahr 2030 beinahe einen fünfzigprozentigen Anstieg der absoluten Fahrgastzah-
61 len. Für dieses erhöhte Fahrgastaufkommen müssen die notwendigen Kapazitäten geschaffen
62 werden – und zwar auch dort, wo das Fahrgastaufkommen den Bau einer U- oder S-Bahnlinie
63 nicht rechtfertigt.

64 Bei einem durchschnittlichen Fahrgastaufkommen von ca. 10.000 Fahrgästen pro Tag im Quer-
65 schnitt erreicht der Bus seine Wirtschaftlichkeits- und Kapazitätsgrenzen. Für den Bau einer un-
66 terirdischen Schnellbahn wird allerdings mindestens ein durchschnittliches Fahrgastaufkom-

67 men von 50.000 Fahrgäste pro Tag benötigt. Schnellbahn und Straßenbahn stehen somit nicht
68 in Konkurrenz zueinander.

69

70 Abbildung 1: Aufteilung des ÖPNVs in drei Ebenen abhängig vom Fahrgastaufkommen

71 Zu guter Letzt wäre die Einführung einer Straßenbahn auch aus wirtschaftlichen Gesichtspunk-
72 ten sinnvoll. Denn überlastete Buslinien sind nicht nur unattraktiv für neue Fahrgäste, son-
73 dern auch teurer im Betrieb als eine Straßenbahn. Ab einem Fahrgastaufkommen von durch-
74 schnittlich ca. 10.000 Fahrgästen pro Tag sind die Gesamtkosten einer Straßenbahn, bestehend
75 aus den Kosten für Bau, Anschaffung, Betrieb und Instandhaltung, geringer als die Kosten ei-
76 ner Busverbindung. Das bedeutet, dass mit denselben Mitteln mehr und attraktivere ÖPNV-
77 Angebote finanziert werden kann.

78 Abbildung 2: Kostenverhältnis zwischen Bus und Straßenbahn bei hohem Fahrgastaufkommen

79 Mit der Ergänzung durch die Straßenbahn kann der Ausbau der schienengebundenen Verkehrs-
80 mittel deutlich beschleunigt werden und so ein wichtiger Beitrag für die Mobilitätswende in
81 Hamburg geleistet werden. Da beim Bau einer Straßenbahn viele ohnehin notwendige Maß-
82 nahmen, wie zum Beispiel die routinemäßige Straßeninstandhaltung, und Ausbaumaßnah-
83 men des Buslinienetzes eingespart werden können, sind die tatsächlich anfallenden Mehr-
84 kosten im Vergleich zum Schnellbahnausbau sehr gering. Schnell- und Straßenbahn können
85 also parallel ausgebaut werden.

86 Zudem spricht für den parallelen Ausbau von Schnellbahnen und Straßenbahn die Schaffung
87 von störungsunanfälligen Alternativen, welche die Resilienz der öffentlichen Verkehrsmittel
88 erhöhen. So verhindern wir, dass durch den Ausfall einzelner Verbindungen ganze Stadtteile
89 vom ÖPNV-Netz abgeschnitten werden.

90