

Antrag 2023/II/Verk/2

Distrikt Eimsbüttel-Süd

Der/Die Landesparteitag möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, mögliche Varianten für den Schienenausbau in der Region Hamburg breit zu prüfen

- 1 Der SPD-Landesparteitag Hamburg möge beschließen:
- 2 1. Der Landesparteitag der Hamburger SPD fordert den Senat der Freien und Hansestadt Ham-
3 burg auf, möglichst im Zusammenwirken mit der Landesregierung von Schleswig-Holstein, ne-
4 ben den verbliebenen Varianten des Verbindungsbahnentlastungstunnels (VET) mit seinen er-
5 gänzenden Bauvorhaben auch den Alternativvorschlag NordTAKT zum Ausbau der Schienen-
6 verkehrskapazitäten in einem mehrstufigen Verfahren standardisiert hinsichtlich Verkehrsauf-
7 kommen, Verkehrsleistung, Reisezeiten und Reduzierung von Stau-, Umwelt- und Klimabelas-
8 tungen dieser Bahnausbaukonzepte und Zielfahrpläne mindestens stadtteilscharf über das ge-
9 samte Schienennetz des Nordens zu prüfen und zu vergleichen. Die Ergebnisse sind der Öff-
10 fentlichkeit vorzustellen und breit mit allen Interessierten und Betroffenen in den beteiligten
11 Bundesländern zu diskutieren.
- 12 2. Die Berechnung des Nutzens verschiedener Fahrplanmodelle gemäß den VET-Entwürfen und
13 der in der Folienpräsentation „NordTAKT: Perspektive für HH“ vorgesehenen Fahrpläne und
14 Bauvorhaben soll hinsichtlich der folgenden Kriterien erfolgen:
- 15 (1)Verkehrsaufkommen und – leistung, zu erwartende Fahrgastzahlen netzweit auf den jewei-
16 ligen Streckenabschnitten,
- 17 (2)Kapazität der neu zu bauenden oder erweiterten Strecken,
- 18 (3)Menge des von der Straße verlagerten Personen- und Güterverkehrs,
- 19 (4)Veränderungen der Reisezeiten und Umsteigevorgänge,
- 20 (5)Baukosten,
- 21 (6)zu erwartende Erhöhung der Flexibilität bei Unfällen, Störungen, Sanierungsmaßnahmen
22 etc.,
- 23 (7)zu erwartende Belastungen für die Anwohner*innen während der Bauzeit,
- 24 (8)zu erwartende dauerhafte Verschlechterungen des Schnellbahnangebots durch
25 geografisch-räumliche Verlagerung der bisherigen S-Bahnstationen „Dammtor“, „Stern-
26 schanze“ und „Holstenstraße“ und/oder durch deren Verlagerung in ca. 20 bis 34 Meter
27 Tiefe,
- 28 (9)CO₂- und andere Treibhausgas-Emissionen während der Bauphase, z.B. durch das Verbauen
29 großer Mengen von Stahl und Beton, dabei sollen auch die Emissionen einbezogen werden, die

30 am Produktionsort der Baumaterialien anfallen, auch wenn diese in den offiziellen Berechnun-
31 gen der Treibhausgas-Emissionen nicht dem Verbauplatz zugerechnet werden.

32 (10) Zu erwartende Einschränkungen der Schienenverkehre während des Baus der neu-
33 en Schieneninfrastruktur und der damit verbundenen Belastungen vor allem der (Schnell-
34)Bahnnutzer*innen.

35 3. Das Optimum für die Maßnahmenlisten ist in die im Bund laufende Aktualisierung des
36 Deutschlandtaktes zu integrieren.

37 **Begründung**

38 Ziel der Verkehrspolitik muss es sein, dem Schienenverkehr als Rückgrat des Umweltverbun-
39 des für Hamburg und die umliegenden Bundesländer die nötige Attraktivität und Kapazität
40 für eine umfassende Verkehrsverlagerung zu geben. Der 2019 vom Bundesverkehrsministeri-
41 um vorgeschlagene Verbindungsbahntlastungstunnel (VET), mit dem die S-Bahn zwischen
42 Hauptbahnhof über Sternschanze bis Altona unter die Erde verlegt werden soll, dokumentiert
43 die begrüßenswerte Bereitschaft des Bundes, die Schienenkapazitäten in Hamburg mit mehre-
44 ren Milliarden Euro zu erweitern. Diesem sinnvollen Ziel stehen erhebliche Nachteile des Tun-
45 nels gegenüber: Die Baustellen werden viele Menschen jahrelang behindern und anschließend
46 auf lange zeitaufwändige Wege unter die Erde zwingen. Der Alternativvorschlag NordTAKT-
47 erhöht die Schienenverkehrskapazitäten weit stärker als die bisherigen Pläne, erreicht genau-
48 so die Ziele des Deutschlandtaktes und vermeidet gleichzeitig die Nachteile des Tunnels im
49 Zentrum Hamburgs. Dieses gelingt durch eine weiträumige Verlagerung der Verkehrsströme
50 Schleswig-Holsteins, so dass diese die Hansestadt nicht mehr in West-Ost-Richtung auf der
51 Verbindungsbahn durchqueren, sondern auf mehreren Korridoren in der ohnehin dominieren-
52 den Nord-Südrichtung.

53 Die vom Senat nun favorisierten Planungsvarianten der Südtrasse für den Verbindungsbahn-
54 entlastungstunnel (VET) sehen in einer Variante die Verlagerung der S-Bahnstation Holsten-
55 straße an die Max-Brauer-Allee und in beiden Varianten die Verlagerung der S-Bahnstation
56 Sternschanze an die U-Bahn-Feldstraße vor. Die Stadtquartiere sind jedoch um die 1866 in Be-
57 trieb genommene Verbindungsbahn herum gewachsen. So ist die S-Bahnstation Sternschanze
58 mit etwa 35.000 täglichen Fahrgästen zentraler Zugangspunkt zum Stadtteil Sternschanze und
59 in das angrenzende südliche Eimsbüttel.

60 Mit der im Frühling 2023 vorgestellten Machbarkeitsstudie zum Tunnel sind weiterte Nachteile
61 sichtbar geworden: So soll die S-Bahnstation Dammtor wegen der Unterführungen von U1 und
62 geplanter U5 ihren Bahnsteig in 34 Meter Tiefe haben. Das sind elf Stockwerke unter der Er-
63 de. Auch bei den anderen Stationen wird es dauerhaft zu deutlich längeren Fahrzeiten wegen
64 der Zuwege weit unter der Erde kommen. Gut zehn Jahre Bauarbeiten quer durch die ganze
65 Innenstadt mit offenen Baugruben von 220 Metern Länge und mindestens sechseinhalb Jahre
66 eingleisiger Sperrung der City-S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Landungsbrücken werden
67 diesen Tunnelbau nicht gerade beliebt machen.

68 Von daher wäre es entschieden zu begrüßen, wenn auf diese erheblichen Baubelastigungen
69 und die dauerhaften Verschlechterungen des Schnellbahnverkehrs in Hamburg verzichtet wer-
70 den könnte, wenn die mit dem Bau eines VET verfolgten Ziele des Deutschlandtaktes durch an-
71 dere Projekte wie NordTAKT ebenfalls erreicht werden könnten. Zu den Prüfforderungen: Mit
72 dem NordTAKT-Konzept kann der Schienenverkehr gegenüber den Tunnelplänen sogar deut-
73 lich mehr gesteigert werden, als die bisherigen Ausbaupläne vorsehen. Das NordTAKT-Konzept
74 sieht den Neubau von Bahnstrecken entlang der beiden nach Norden führenden Autobahnen
75 A1 (bis mindestens Oldesloe) und A7 (bis mindestens Neumünster) vor. Diese neuen Verbin-
76 dungen würden Hamburg auf einer neuen Regionalbahnroute von Harburg über Wandsbek,
77 Barmbek und den Flughafen erschließen. Die so entstehende neue Mittelachse wäre eine direk-
78 te Verbindung von der Hamburger Innenstadt über den Hamburger Norden und den Flughafen
79 nach Kiel – ein viel kürzerer Weg als heute, wo die Züge über die Engpässe Verbindungsbahn
80 und Pinneberg - Elmshorn laufen. Die Fernzüge führen dann über Bad Oldesloe nach Norden.
81 Auf den VET kann dabei verzichtet werden, da die Regional- und Fernzüge nicht mehr die Ver-
82 bindungsbahn belasten. **Kernargumente für das NordTAKT-Konzept Kapazitäten schaffen für
83 eine an den Klimazielen orientierte Mobilitätswende! Überlastungen im Zentrum reduzieren
84 durch großräumige Neuordnung der Verkehrsströme. Neue ökologische & soziale Belastungen
85 möglichst vermeiden! Gewachsene Strukturen erhalten Konzentration des Vorhabens und der
86 verfügbaren Mittel auf den Bereich, von dem die meisten Fahrgäste profitieren würden!**

87 Die Güterumgehungsbahn würde durch das NordTAKT-Konzept frei für S-Bahnring- und Quer-
88 verkehrverkehre, da der Schienengüterverkehr entlang der A1 bis Bad Oldesloe fahren würde.
89 So kann für Autofahrer auf der A7 und der A23 ein attraktives Angebot zum Umsteigen ent-
90 stehen. Sie können die S-Bahn nehmen, anstatt in Stellingen von der Autobahn und dann über
91 den Siemersplatz zur Arbeit nach Winterhude oder Barmbek zu fahren. Auf den Ausbau der A23
92 zwischen Pinneberg und Eidelstedt kann so problemlos verzichtet werden.

93

94 Auch für den Ausbau der S-Bahn nach Rahlstedt / Ahrensburg / Bad Oldesloe würde das
95 NordTAKT-Konzept eine wesentliche Unterstützung bedeuten, da diese Strecke von Güter-,
96 Fern und Regionalexpresszügen entlastet und damit eine zusätzlich Express-S-Bahn möglich
97 wird.

98 Mitunter wird befürchtet, dass das NordTAKT-Konzept die Planungen für den S4-Ausbau ge-
99 fährden könnte, weil mit ihm eventuell das Planfestungsverfahren für den viergleisigen Aus-
100 bau zwischen Rahlstedt und Ahrensburg angefochten werden könnte. Im Gegenteil ist zu be-
101 tonen, dass für den begonnenen Ausbau der S4 nach Rahlstedt / Ahrensburg / Bad Oldesloe
102 das NordTAKT-Konzept eine wertvolle Unterstützung bedeuten würde. Auch bei – wie jetzt
103 bis Rahlstedt begonnen und bis Ahrensburg in der Planung – viergleisigem Ausbau der Stre-
104 cke bliebe ohne Verlagerung der Güterverkehre auf eine Neubaustrecke entlang der Autobahn
105 A1 das Problem bestehen, dass Güterzüge aus Richtung Lübeck in Wandsbek auf die Güter-
106 umgehungsbahn Richtung Elbbrücken wechseln und dabei das Gleis in Gegenrichtung niveau-
107 gleich kreuzen müssten. Damit würden sie bei dem durch eine deutliche Verlagerung von der

108 Straße auf die Schiene zu erwartenden Verkehrsaufkommen alle Personenverkehre behindern.
109 Auch hinter Ahrensburg ließe sich ohne Entlastungsstrecke entlang der Autobahn A1 kein häu-
110 figer S-Bahnverkehr realisieren. Zum mehrstufigen Prüfverfahren: Das Prüfverfahren soll mit
111 seiner Informationsaufbereitung auch der breiten politischen Diskussion über den Bau von
112 Schienenverkehrswegen dienen, die für 100 und mehr Jahre die Verkehrsinfrastruktur prägen
113 und jeweils Milliarden Euro kosten werden. Deshalb soll es ein mehrstufiges Prüfverfahren ge-
114 ben. Nach der grundlegenden Vergleichsberechnung des Verbindungsbahnentlastungstunnels
115 und der zusammen mit ihm für den Deutschlandtakt vorgesehenen ergänzenden Bauvorha-
116 ben und Zielfahrplänen einerseits und des NordTAKT-Konzepts mit seinen Zielfahrplänen und
117 Bauvorhaben andererseits, sollten diese der Öffentlichkeit vorgestellt und breit mit allen Inter-
118 essierten und Betroffenen in den beteiligten Bundesländern diskutiert werden. Vor dem Hin-
119 tergrund der Ergebnisse dieser Diskussionen sollten dann die Detailkonzepte mit erweiterten
120 Zielfahrplänen erarbeitet werden, die verschiedene Variationsmöglichkeiten aufzeigen. Dies
121 sollte in Hinblick auf verschiedenen große Fahrgastaufkommen oder regionale Belange erfol-
122 gen. Die Aufbereitung der Daten im Rahmen eines solchen Prüfverfahrens würde ca. zwei Mo-
123 nate in Anspruch nehmen. Die NAH.SH als Aufgabenträger für den Nahverkehr in Schleswig-
124 Holstein verfügt über die entsprechenden Daten für Schleswig-Holstein, Hamburg und Nord-
125 Niedersachsen.

126 Hinweis: Die weiteren Folien der Präsentation „NordTAKT Perspektive für HH – Folienprä-
127 sentation“ sowie die ausführlich Erläuterung des Konzepts, die hier nicht in die Begründung
128 aufgenommen wurden, können eingesehen werden unter ([https://naturfreunde-hh.de/wp-](https://naturfreunde-hh.de/wp-content/uploads/2023/09/NordTAKT-Perspektive-fuer-HH-Folienpraesentation-1.pdf)
129 [content/uploads/2023/09/NordTAKT-Perspektive-fuer-HH-Folienpraesentation-1.pdf](https://naturfreunde-hh.de/wp-content/uploads/2023/09/NordTAKT-Perspektive-fuer-HH-Folienpraesentation-1.pdf)¹ ,
130 [https://naturfreunde-hh.de/wp-content/uploads/2023/09/Argumente-NordTAKT-Konzept-](https://naturfreunde-hh.de/wp-content/uploads/2023/09/Argumente-NordTAKT-Konzept-fuer-Hamburg-1.pdf)
131 [fuer-Hamburg-1.pdf](https://naturfreunde-hh.de/wp-content/uploads/2023/09/Argumente-NordTAKT-Konzept-fuer-Hamburg-1.pdf)²).

132 .