



Moderne Mobilität 2030: Eine Stadtbahn für Hamburg.

Hamburg braucht ein Verkehrskonzept, das die Mobilität heutiger und zukünftiger Generationen in Hamburg nachhaltig sichert und zwar auf allen Ebenen: wirtschaftlich, ökologisch und sozial. Wir wollen langfristig die Bedarfe für unsere Bürgerinnen und Bürger sicherstellen und ausbauen und deshalb eine Stadtbahn als schnellste, beste und einzig bezahlbare Lösung planen. Wir möchten mit der Planung der Stadtbahn ausdrücklich nicht den weiteren Ausbau von U- und S-Bahnen ersetzen, sondern halten eine Niederflurstadtbahn für eine sinnvolle Ergänzung. Die CDU fordert daher auch weiterhin den Ausbau der U4 über den Reiherstieg nach Wilhelmsburg, Kirchdorf und Harburg, die Elektrifizierung der AKN-Strecke nach Kaltenkirchen und natürlich die Realisierung der S4 über Ahrensburg nach Bad Oldesloe und später bis nach Lübeck.

Eine Stadtbahn für Hamburg – aus der Vergangenheit lernen

Die CDU hat aus dem gescheiterten Planungsversuch von 2008 bis 2011 Lehren gezogen. Wir sind der Auffassung, dass damals nicht das System gescheitert ist, sondern die Trassenauswahl falsch war und zudem zu wenig Rücksicht auf die Menschen entlang der geplanten Strecke genommen wurde. Bereits kurz nach der Bürgerschaftswahl 2011 hat sich der CDU-Landesverband daher in einem Beschluss des Landesausschusses grundsätzlich für weitere Überlegungen zur Planung einer Stadtbahn entschieden. In vielen Gesprächen mit den Bezirksfraktionen und Experten wurden nun Bedarfe ermittelt, Systemvergleiche durchgeführt und zu erwartende Probleme analysiert. Als Ergebnis konnte bereits vor zwei Wochen auf der Klausurtagung der CDU-Bürgerschaftsfraktion und abschließend auf der Fraktionssitzung am vergangenen Montag Einvernehmen für ein zu planendes Netz erzielt werden. Im Gegensatz zur Haltung der SPD beim Busbeschleunigungsprogramm, ist die CDU überzeugt, dass durch frühzeitige Einbindung der Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt und Austausch von Argumenten weitgehend Akzeptanz und Zustimmung für eine Wiederaufnahme der Stadtbahnplanung erreicht werden kann. Die hierzu bereits stattgefundenen Gespräche mit Wirtschafts- und Verkehrsverbänden haben die hohe Akzeptanz für die Stadtbahn bestätigt und lassen uns hoffen, dass neben der politischen Unterstützung gemeinsam mit Umweltverbänden eine gesamtgesellschaftliche Unterstützung möglich ist.

Eine Stadtbahn für Hamburg – Vorteile einer Niederflurbahn

Die CDU hat sich unter Abwägung aller Vor- und Nachteile für eine Niederflurstadtbahn und gegen die alternativ diskutierten Varianten einer ausgefädelten U-/S-Bahn oder einer reinen U-Bahn-Netzerweiterung (Scholz-Vorschlag) entschieden. Unter den vielfältigen Gründen, die für ein eigenes Niederflur-Stadtbahnnetz sprechen, sehen wir die geringeren Auswirkungen während der Bauphase für den Stadtverkehr und den höheren Komfort für Nutzerinnen und Nutzer an den Haltestellen und durch das umfangreiche Netz. Mit einer Niederflurstadtbahn kann die Stadt mehr Stadtteile kostengünstiger erschließen und schneller verbinden als mit jeder anderen Variante.

Der Bau einer Stadtbahn – bezogen auf jedermanns Haustür – dauert durch die wandernden Baustellen maximal 12 Wochen. Bei einer U-Bahn hingegen, selbst wenn sie unterirdisch im Schildvortrieb geplant ist, gibt es riesige stauverursachende Baustellen an den jeweiligen Stationen und den Bereichen, wo der Abraum der Bohrungen wegschafft werden muss. Beispielhaft kann hier

die stattfindende U-Bahn-Realisierung „Unter den Linden“ in Berlin genannt werden. Alle diese Probleme kennt eine Stadtbahn nicht. So verursacht sie keinerlei Abraum und deutlich weniger Wartungskosten für die Infrastruktur in den Stationen. Die Stadtbahn ist Stadtverschönerung pur, es wird grundsätzlich mit sogenannten Flüstergleisen gebaut und Rasengleise bringen ein Stück Natur in den Straßenraum zurück. Eine Stadtbahn hat oberirdische, automatisch behindertengerechte Zugänge, braucht keine künstliche Beleuchtung, keine Rolltreppen und keine Aufzüge und logischerweise keinen Strom dafür. Eine Niederflurstadtbahn wirft zudem keine Probleme hinsichtlich der Stromzufuhr auf, denn diese erfolgt durch Oberleitungen oder bei Bedarf abschnittsweise durch Stromspeicher (z. B. Katar, Bordeaux, Nizza). Darüber hinaus bietet sie mit einer Breite von 2,65 m mehr Komfort als die Hamburger U-Bahn mit 2,40 m Breite.

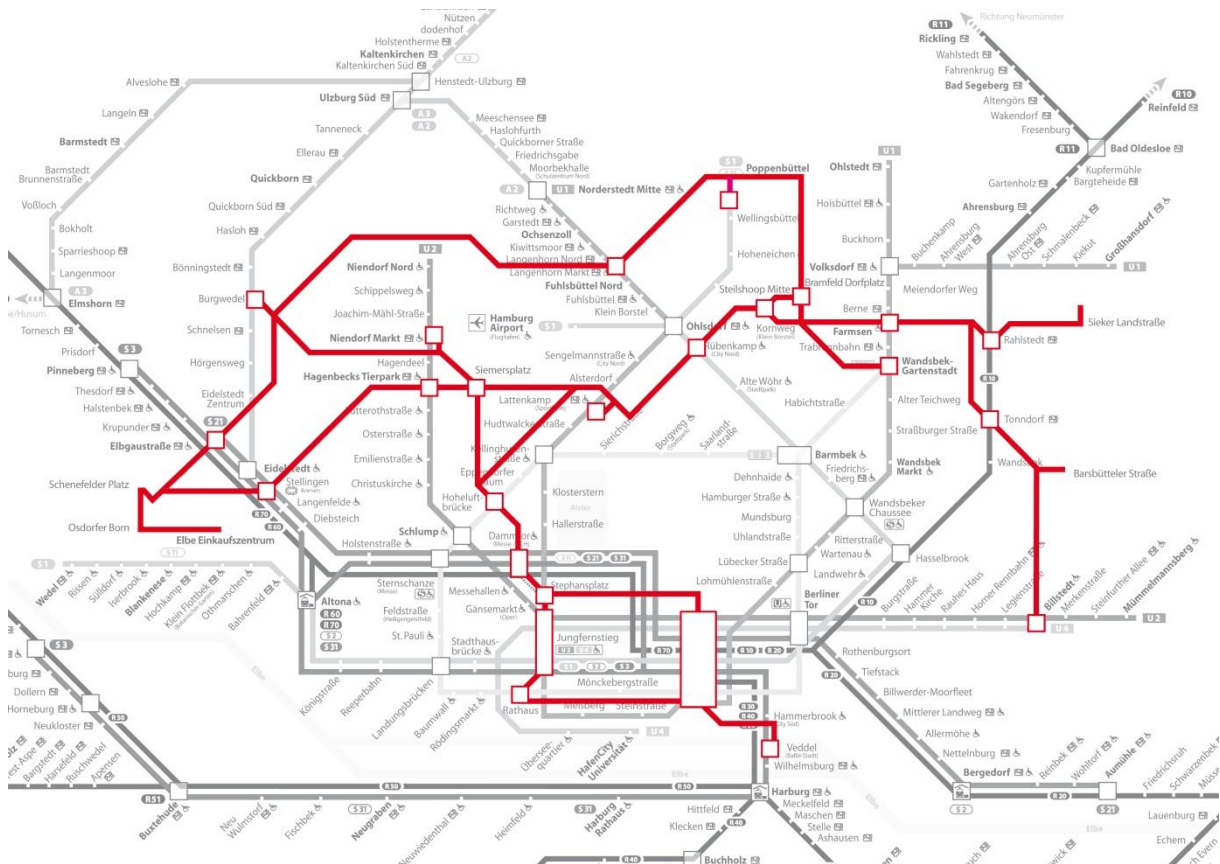
Weitere Vorteile einer Niederflurstadtbahn:

- Sie kostet nur ein Viertel bis ein Zehntel einer U-Bahn, somit kann bis zu zehnmal so viel Strecke gebaut und ein Vielfaches an Menschen erreicht werden.
- Sie ersetzt im vollbesetzten Zustand eine Autoschlange von 1,25 Kilometern (bezogen auf 1,2 Personen/Auto).
- Sie kann durchschnittlich 253 Personen befördern, das sind rund 37 Prozent mehr Personen als ein XXL-Gelenkbus.
- Sie schafft gegenüber dem Bus eine bis zu 40 Prozent kürzere Fahrtzeit.
- Sie ist deutlich langlebiger (30 bis 40 Jahre) als ein Bus (maximal 10 Jahre).
- Sie ist gänzlich unabhängig vom immer knapper werdenden Erdöl.
- Sie verursacht weniger Eingriffe in den öffentlichen Raum als eine U-Bahn.
- Sie bietet die Chance, im Zuge des Gleisbaus den Straßenraum und die Stadtteile aufzuwerten.
- Sie verursacht gegenüber der U-Bahn geringere Umbauarbeiten/-zeiten und somit geringere Belastungen für die betroffenen Stadtteile und Anwohner.
- Sie wird elektrisch betrieben und fährt somit völlig abgasfrei.
- Sie leistet einen wertvollen Beitrag zur Einhaltung der EU-Luftqualitätsrichtlinien.
- Sie ist geräuscharm dank sogenannter Flüstergleise.
- Sie schützt Bürgerinnen und Bürger vor noch mehr Lärm, Staub und Abgasen.

Eine Stadtbahn für Hamburg – Hamburgs Streckennetz intelligent erweitern

Hamburg wächst und bis zum Jahr 2030 werden schätzungsweise weitere 50.000 bis 100.000 Einwohner hinzukommen. Gleichzeitig steigen immer mehr Menschen vom Auto auf die öffentlichen Verkehrsmittel um. Im öffentlichen Nahverkehr ist laut HVV bis zum Jahr 2019 von einer Wachstumsrate von jährlich rund 1,5 Prozent auszugehen. Dieses Wachstum kann durch das bestehende Busnetz und die nicht zu erwartenden signifikanten Verbesserungen durch das Busbeschleunigungsprogramm nur durch schienengebundene Verkehre aufgefangen werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sich das bestehende U- und S-Bahnnetz von vielen anderen Verbundnetzen dahingehend unterscheidet, dass es kaum Tangentialverbindungen gibt. Viele Verkehre laufen daher über die innerstädtischen Linien, obwohl die Ziele ganz woanders liegen. Dies führt zu einer hohen verkehrlichen Auslastung im innerstädtischen U- und S-Bahnverkehr, die so gar nicht nötig wäre. Die CDU hat sich bei Ihren Planungen daher darauf konzentriert, stadtentwicklungspolitische Ziele zu realisieren und hierbei das Gesamtnetz zu entlasten. Wichtig ist für uns insbesondere die seit vielen Jahrzehnten versprochene Anbindung der Stadtteile Lurup, Osdorf, Steilshoop und Bramfeld. Hierbei lässt sich auch eine bessere Anbindung der Arenen im Volkspark realisieren. Mit einer späteren Erweiterung wollen wir diese Linie dann auch über Farmsen bis nach Rahlstedt (Großlohe, Boltwiesen) führen und weitere neu erschlossene Wohngebiete anbinden. Parallel hierzu sollen möglichst schnell auf der Metro-Bus-Linie 5 vom Dammtor bis

und zukunftsfähigen Mobilität zu entwickeln und den heutigen und künftigen Generationen mehr Lebensqualität zu ermöglichen.



Die Stadtbahn im Streckennetzplan des Hamburger ÖPNVs (Quelle: CDU Hamburg 2014 auf Kartengrundlage HVV 2013)
(Das gesamte Kartenmaterial finden Sie auf Ihrem USB-Stick bzw. können Sie bei der CDU-Fraktion erhalten)

Eine Stadtbahn für Hamburg – nur mit den Menschen vor Ort

Große Infrastrukturprojekte können heute nur noch realisiert werden, wenn frühzeitig die Bürgerinnen und Bürger informiert und in den Planungsprozess vor Ort auch konkret einbezogen werden. Die Proteste gegen das Busbeschleunigungsprogramm zeigen, dass fehlende Einbindung zu Politikverdrossenheit und Widerstand führt.

Wir möchten daher bereits im Planungsprozess der Stadtbahn einen besonderen Schwerpunkt auf Transparenz und Mitsprachrechte der Bürgerinnen und Bürger legen und sie durch eine systematische Beteiligung frühzeitig in die Planungen einer Stadtbahn für Hamburg einbeziehen. Dies wird letztlich auch Zeit sparen, die bisher für nachträgliche Einwendungen und juristische Auseinandersetzungen verschwendet wird. Zur Einbindung schlagen wir ein mehrstufiges Verfahren vor, das eine systematische Bürgerbeteiligung im Zuge der Stadtbahn-Planung schafft:

Stufe 1: Gemeinsam mit den Bezirken sollen Bürgerinnen und Bürger frühzeitig über die Stadtbahnplanungen informiert und Kontakt zu Bürgervereinen, Institutionen, Verbänden und Bürgerinitiativen aufgenommen werden.

Stufe 2: Die Problemfelder, Herausforderungen und Ziele der Stadtbahnplanung müssen gemeinsam mit betroffenen Menschen erarbeitet werden.

Stufe 3: Während der Planungen soll einen stetiger Austausch zwischen den Behörden, der Politik und den Anliegern ermöglicht und aktiv interessierte Bürgerinnen und Bürger mit Hilfe von Newslettern und anderen Maßnahmen über den Fortgang der Planung informiert werden.

Stufe 4: Bürgerinnen und Bürger sollen in Planungswerkstätten über relevante Planungsfragen abstimmen.

Grundsätzlich muss vor Planungsbeginn ein Zeitplan erstellt werden, der klare Regeln definiert und die Entscheidungskompetenz der Parlamente in Bezirk und Bürgerschaft einbindet.

Die CDU bringt zur nächsten Bürgerschaftssitzung im März zwei Anträge ein, die den Senat zu einem grundsätzlich anderen Umgang mit dem Thema Bürgerbeteiligung auffordern und die sofortige Wiederaufnahme der Stadtbahnplanungen fordern.