

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (DIE LINKE) vom 07.06.2022

und Antwort des Senats

- Drucksache 22/8532 -

Betr.: Tramophobie im Hamburger Senat: Was wurde bei der Systementscheidung Straßenbahn versus U-Bahn überhaupt geprüft?

Einleitung für die Fragen:

In seltsamer Kontinuität lehnt der jetzige Erste Bürgermeister Peter Tschentscher ebenso wie sein Vorgänger Olaf Scholz die Wiedereinführung einer Straßenbahn für Hamburg ab. Tschentscher spricht von „Stahlugetümen“, die keine Stadt mehr bauen würde bzw. in die Innenstadt fahren lassen würde. Die taz (Tageszeitung) hat in ihrem Hamburg-Teil vor wenigen Wochen eine wunderbare Aufzählung gemacht, die zeigt, dass Herr Tschentscher irrt. Bei dem geringen Wissen, das anscheinend im Senat vorhanden ist, stellt sich die Frage, auf welcher Grundlage die Entscheidung gegen die Straßenbahn und für die U5 gefallen ist. Eine persönliche Abneigung – Tramophobie – ist jedenfalls keine Grundlage.

In der Drucksache 20/13739 „Langfristige Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes“ vom 25.11.14 machte der Senat unter Ziffer 3 Ausführungen zur Systemauswahl. So seien wichtige Kriterien eine geringe Inanspruchnahme von Straßenraum, die Entlastung des Straßenraums, Sicherstellung notwendiger Kapazitäten für den Wirtschaftsverkehr, Kapazitäten, Reisegeschwindigkeit, verbesserte Erschließung bestehender Großwohnsiedlungen oder der Ersatz hochbelasteter Buslinien.

Ich frage den Senat:

In Drs. 20/13739 werden die Ergebnisse einer Konzeptstudie zur langfristigen Erweiterung des U-Bahn-Netzes dargestellt. Gegenstand dieser Konzeptstudie war es nicht, für alle aufgeführten U-Bahn-Ausbauoptionen eine alternative Stadtbahnplanung zu prüfen und zu bewerten. Die systemspezifischen Vor- und Nachteile werden jedoch unter Ziffer 3 im Grundsatz beschrieben.

Die vorausgeschickte, beantwortet der Senat die Fragen auf Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn) wie folgt:

Frage 1: *Wie wurde untersucht, dass die Linienführung und die Lage der Haltestellen der U 5 den Wohnorten und den Zielen der potenziellen neuen Fahrgäste entspricht? Bitte auch angeben, wann welche Fahrgastbefragungen durchgeführt wurden und wie die fußläufigen Einzugsbereiche der U5-Haltestellen mit den vorhandenen Einzugsbereichen der Bus- und U-Bahnhaltestellen verglichen wurden. Bitte auch angeben, welche fußläufige Entfernung zur jeweiligen Haltestelle zugrundegelegt wurde.*

Frage 2: *Welche Untersuchungen wurden durchgeführt, um die Reisezeit von Tür zu Tür zwischen der U5 und einer Straßenbahnlinie zu vergleichen? Bitte angeben, inwieweit die Fußwege zu den bis zu 20 Meter tiefgelegenen U-Bahn-Haltestellen bei der Reisezeit berücksichtigt wurden.*

Für die in der Drs. 20/13739 dargestellten U-Bahn-Ausbauoptionen wurden zunächst diejenigen Stadtteile identifiziert, bei denen Defizite hinsichtlich ihrer Erschließung durch den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bestehen. Nach Festlegung von geeigneten Trassen- und Haltestellenlagen wurden u.a. auch verkehrsmodellgestützte Berechnungen der Fahrgastnachfrage durchgeführt. Diesen Modellen liegen als Eingangsgrößen u.a. auch die Ergebnisse der kontinuierlich

durchgeführten Fahrgastbefragungen des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) zugrunde, um die Start- und Zielpunkte der einzelnen Wege bestimmen zu können.

Bei der Festlegung der Haltestellenlagen wurde neben baulich-technischen Kriterien insbesondere auch der Grundsatz berücksichtigt, dass sich der weit überwiegende Teil des fußläufigen Einzugsbereichs einer Haltestelle in einem Radius von maximal 600 m um diese Haltestelle befinden soll.

Die Tiefenlagen der U-Bahn-Haltestellen wurden im Rahmen der Verkehrsmodellrechnungen als Eingangsgröße berücksichtigt. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 3: *Wie soll die U5 den Ersatz der hochbelasteten Buslinie 5 leisten, wenn sie viele der hochfrequentierten Haltestellen weiträumig umfährt?*

Im stark nachgefragten Abschnitt der MetroBus-Linie 5 zwischen Innenstadt und Gärtnerstraße stimmt die Planung der U5 weitgehend mit deren Linienführung überein. Zur Anzahl und zum Abstand der dabei berücksichtigten U-Bahn-Haltestellen siehe Antwort zu 1.

Frage 4: *Ist beabsichtigt mit dem Bau der U5 die hochbelastete Buslinie 5 komplett zu ersetzen? Falls nein, welche der heute vorhandenen Bushaltestellen der Buslinie 5 sollen weiterhin mit dem Bus angefahren werden?*

Der Abschnitt der MetroBus-Linie 5 zwischen Burgwedel und Gärtnerstraße kann durch die gewählte Linienführung der U5 nicht in Gänze ersetzt werden und wird auch nach deren Inbetriebnahme absehbar mit Bussen bedient werden. Über die Bedienung der übrigen Bushaltestellen der MetroBus-Linie 5 wird mit Blick auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger zu gegebener Zeit eine Entscheidung zu treffen sein.

Frage 5: *Die geplanten U5-Haltestellen können nicht unterirdisch, sondern nur in offener Bauweise errichtet werden. Von welcher minimalen und von welcher maximalen Bauzeit für eine U5- Haltestelle geht der Senat - mit entsprechenden Beeinträchtigungen für den Straßenverkehr – aus?*

Die Zeiträume, in denen der Bau unterirdischer Haltestellen Auswirkungen auf den Straßenverkehr hat, sind von der Lage der Bauwerke und dem konkreten Bauablauf der einzelnen Haltestellen abhängig.

Frage 6: *Auf welchen Grundlagen ist der Senat zu der Erkenntnis gekommen, dass die geplante U5 in ihrem Verlauf einen hohen Anteil zur Entlastung des Straßenraums beiträgt?*

Auf Grundlage von verkehrsmodellgestützten Berechnungen der Fahrgastnachfrage kann festgestellt werden, dass sich die Fahrgäste der U5 sowohl aus vormaligen Busfahrgästen als auch aus vormaligen Autonutzerinnen und -nutzern zusammensetzen werden. Für beide Fahrgastgruppen gilt, dass deren Wechsel zur U5 den Straßenraum entlasten wird.