

Antrag

**der Abgeordneten Heike Sudmann, Sabine Boeddinghaus, Deniz Celik,
Dr. Carola Ensslen, Olga Fritzsche, Norbert Hackbusch, Stephan Jersch,
Metin Kaya, Cansu Özdemir, Dr. Stephanie Rose, David Stoop
und Insa Tietjen (DIE LINKE)**

**Betr.: Überlasteter Hauptbahnhof und Nadelöhr Elbbrücken – Straßenbahn-
linie 13 als schnelle und günstige Alternative prüfen**

Der überlastete Hauptbahnhof ist derzeit in aller Munde. Die geplante Erweiterung kostet etliche Milliarden, passt nicht zur U5- und Diebsteich-Planung und ist frühestens in 20 Jahren funktionsfähig. Die beste Entlastung des Hauptbahnhofs wäre jedoch, wenn all jene Fahrgäste ferngehalten werden können, die hier einfach nur mangels Alternative umsteigen müssen. Mit der Straßenbahnlinie 13 werden unter Umgehung des Hauptbahnhofs alle U- und S-Bahn-Linien aus dem gesamten Süden, dem Osten und dem Nordosten der Stadt in breiter Vielfalt optimal miteinander verknüpft. Das ist vielfältiger, wirkungsvoller und dazu wesentlich preiswerter als alle anderen Ideen zur verkehrlichen Entwicklung der Freien und Hansestadt Hamburg.

Im Jahr 2016 hatte der damalige HOCHBAHN-Chef Günter Elste über eine Straßenbahnlinie von der Veddel nach Kirchdorf-Süd nachgedacht. Diese Anregung nahm der Verkehrsplaner Dieter Doege auf und entwickelte gemeinsam mit seinem Kollegen Jens Ode die Straßenbahnlinie 13, die auf knapp 15 Kilometern mit 36 Haltestellen von Mundsburg via Veddel und Wilhelmsburg bis Kirchdorf-Süd verläuft. Die Straßenbahn sollte die entsprechende, stark frequentierte Buslinie 13 ersetzen. Herr Elste wollte die Planung damals vorantreiben und hatte sie dem Ersten Bürgermeister Olaf Scholz vorgestellt. Herr Scholz lehnte den Plan ab, weil er eine Abneigung gegen Straßenbahnen hatte. So einen platten Widerwillen kann sich heute niemand mehr leisten. Die Zeiten haben sich geändert, der schnelle ÖPNV-Ausbau ist ein wichtiger Baustein für den Klimaschutz in Hamburg. Da nützt es nichts, vor allem auf eine U5 zu setzen, die frühestens in den 2040er-Jahren fahren wird. Die U5 kommt zu spät, ist zu teuer und produziert auch zu viel CO₂ beim Bau. Auch kommt für den Hamburger Süden nichts dabei rum. Die Mehrheiten in der Bürgerschaft wollen das nicht wahrhaben. Aber der Drops ist noch lange nicht gelutscht, denn es gibt bisher nur für den kurzen U5-Stummel zwischen Bramfeld und City Nord überhaupt konkrete Planungen und Rechtsverfahren.

Im Auftrag der Fraktion DIE LINKE wurde die Studie zur Linie 13 aus dem Jahr 2016 aktualisiert. Das Ergebnis: Eine schnellere und kostengünstigere Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs sowie eine Alternative zum Nadelöhr Elbbrücken für Pendler:innen aus dem Süden ist möglich. Dazu einige relevante Punkte:

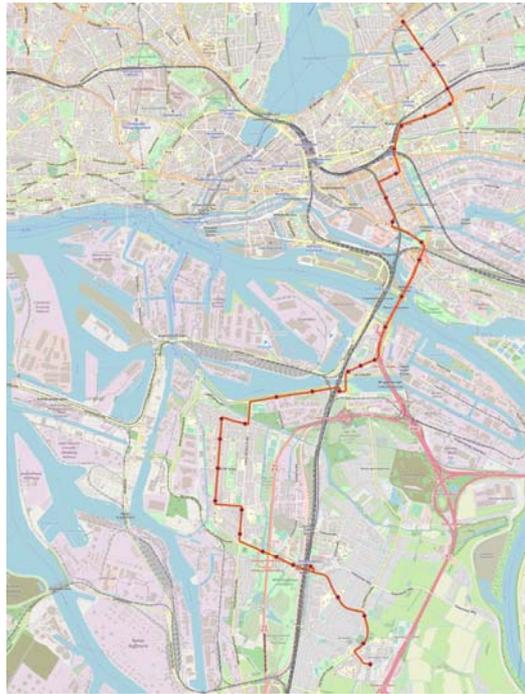


Abbildung: Der mögliche Streckenverlauf der Linie 13

Quelle: Dieter Doege/Jens Ode auf der Basis von openstreetmap.org

Die im Jahr 2022 geänderten Förderrichtlinien des Bundes sind positiv für ein neues Straßenbahnnetz in Hamburg. 2016 war die Straßenbahn nur förderfähig, wenn sie auf eigenem, separatem Gleiskörper fuhr. Das ist in 2022 gelockert worden. Jetzt gibt es auch Geld aus Berlin (bis zu 75 Prozent der Baukosten), wenn die Straßenbahn einfach wie zu Großelterns Zeiten ihre Gleise im Straßenraum hat, die Autos also die Gleise überfahren und mit nutzen können, wenn die Straßenbahn durch ist. Die Planung wird damit einfacher, und die Straßenbahn kann platzsparender realisiert werden. Die Straßenbahn kann so auf ihren Linien **alle** Busse ersetzen und exakt die gleichen Haltestellen anfahren wie der Bus.

Der neuere Straßenbahntyp, mit dem auch die U5-Stadtbahn-Studie¹ von Doege/Ode im Auftrag der Fraktion DIE LINKE (Juni 2022) plant, ist die größere Avenio-Niederflurstraßenbahn, die zum Beispiel in Bremen fährt. Sie fasst 281 Fahrgäste auf 37 Metern Länge und ist 2,65 Meter breit und 70 km/h schnell.

Bei den Kosten ist die Straßenbahn im Vergleich zu einer U-Bahn unschlagbar. Der erste Teilabschnitt der U5 (U5 Ost) kostet laut Senat 310 Millionen Euro pro Kilometer. Für die Straßenbahn sind 25 Millionen Euro pro Kilometer anzusetzen. Für die Streckenabschnitte, die heute eine eigene Busspur haben, läge er darunter. Allerdings sollte für den Bahnhof Wilhelmsburg eine teure Lösung gewählt werden, weil in der hochwertigen Gestaltung dieses Knotenpunkts eine große Chance für die weitere Aufwertung des Stadtteils liegt.

Zu den Kosten ist noch Folgendes zu berücksichtigen: Schon der erste Bauabschnitt der U5 (U5 Ost mit 5,8 km Länge) soll laut Senat 1,84 Milliarden Euro kosten. Für 1,3 Milliarden Euro haben Doege/Ode in der Studie für die Fraktion DIE LINKE (Juni 2022) ein Straßenbahnnetz mit 53 km Länge vorgeschlagen. Bleiben gut 500 Millionen Euro Ersparnis übrig. Die Linie 13 wäre 15 km lang, wäre also für 15 mal 25 Millionen = 375 Millionen Euro zu bauen. Bließen also immer noch 125 Millionen Euro übrig. Wobei die Straßenbahn förderfähig wäre (der Bund trägt bis zu 75 Prozent der Baukosten), die U-Bahn laut Senat zumindest im ersten Bauabschnitt (U5 Ost) nicht, denn der Kosten-Nutzen-Effekt der U-Bahn ist für eine Förderung durch den Bund viel zu gering.

¹ <https://www.linksfraktion-hamburg.de/wp-content/uploads/2022/06/U5-Studie.pdf>.

Daten zur Straßenbahnlinie 13 im Überblick:

Straßenbahnlinie 13 – Streckenführung insgesamt:

U Mundsburg – Wartenau – S Landwehr – U S Berliner Tor – S Hammerbrook
– S Veddel – S Wilhelmsburg – Kirchdorf (Süd)

Streckenlänge und Kosten inklusive Betriebshof:

14,953 Kilometer – maximal 460 Millionen Euro

Fahrzeit und Anzahl Fahrten:

40 Minuten im 5-Minuten-Takt

Benötigte Fahrzeuge inklusive Betriebs- und Werkstattreserve und Kosten:

24 Fahrzeuge – circa 67 Millionen Euro

Gefäßgröße und Leistung Straßenbahn in Einfachtraktion:

Länge 36,9 Meter

Breite 2,65 Meter

maximal 281 Fahrgäste

80 km/h Höchstgeschwindigkeit

Straßenbahnlinie 13 – Streckenführung zur S-Bahn-Entlastung:

U S Berliner Tor – S Hammerbrook – S Veddel – S Wilhelmsburg

Länge Teilstrecke:

10,281 Kilometer

Fahrzeit und Anzahl Fahrten:

27 Minuten im 5-Minuten-Takt

Benötigte Fahrzeuge inklusive Betriebs- und Werkstattreserve:

16 Fahrzeuge für Einfachtraktion – circa 45 Millionen Euro oder

32 Fahrzeuge für Doppeltraktion – circa 90 Millionen Euro

Gefäßgröße und Leistung Straßenbahn in Doppeltraktion:

Länge 74,3 Meter

Breite 2,65 Meter

maximal 562 Fahrgäste

80 km/h Höchstgeschwindigkeit

Beförderungsleistung je Stunde und Richtung:

U Mundsburg – U S Berliner Tor und S Wilhelmsburg – Kirchdorf (Süd) =
3.372 Fahrgäste

U S Berliner Tor – S Wilhelmsburg in Einfachtraktion = 6.744 Fahrgäste

U S Berliner Tor – S Wilhelmsburg in Doppeltraktion = 10.116 Fahrgäste

Zum Vergleich Beförderungsleistung je Stunde und Richtung:

S-Bahn-Vollzug im 5-Minuten-Takt = 11.256 Fahrgäste

Fazit:

Die Straßenbahnlinie 13 entlastet mit der Vernetzung der süd- und östlichen U- und S-Bahn-Linien den Hauptbahnhof sowie die Harburger S-Bahn-Linien und stellt – insbesondere bei Störungen und Sperrungen – eine wirkungsvolle und überaus preiswerte Alternative zur S-Bahn dar.

Die Bürgerschaft möge vor diesem Hintergrund beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. zur Entlastung des Hauptbahnhofs und zur Umfahrung des heutigen Schienen-Nadelöhrs Elbbrücken die Realisierung der vorgeschlagenen Straßenbahnlinie 13 zu prüfen und
2. der Bürgerschaft bis zum 31.10.2023 über den Sachstand der Prüfung zu berichten.