

Antrag

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

Haushaltsplan-Entwurf 2021/2022

Einzelplan 7.1

Betr.: Klimabedrohung ernst nehmen – Investitionsoffensive für den öffentlichen Verkehr

Der Hamburger Klimaplan sieht erhebliche Änderungen bei der Verkehrsmittelwahl der Hamburger/-innen vor. Bis zum Jahr 2030 sollen 30 Prozent aller Wege in Hamburg mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und weitere 30 Prozent mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Das bedeutet eine Steigerung um 8 (ÖPNV) beziehungsweise 15 (Rad) Prozentpunkte. Die Zahl der Fahrten im ÖPNV soll dabei immerhin um 50 Prozent steigen.

Eine Fertigstellung unterirdischer Schnellbahnlinien ist in den verbleibenden neun Jahren bis zum Jahr 2030 nicht zu schaffen, daher müssen Alternativen sofort in Angriff genommen werden und an einigen Stellen längerfristig bestehende strukturelle Schwachstellen des Hamburger Netzes mit Priorität in Angriff genommen werden.

- Stadtbahnen können im Vergleich zu unterirdischen Schnellbahnen wesentlich schneller errichtet werden, da quasi auf der gesamten Streckenlänge gleichzeitig gebaut werden kann. Mit dem sofortigen Einstieg in Planung und Bau einer Stadtbahn kann diese, anders als die U-Bahn-Projekte, noch bis 2030 einen merklichen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Durch niedrigere Baukosten pro Kilometer von rund 25 Millionen Euro statt rund 200 bis 250 Millionen Euro bei unterirdischen Bahnen kann, auch unter Kostenaspekten, kurzfristig ein wesentlich umfassenderes Netz realisiert werden.
- Eine Schnellbahnanbindung von Lurup und Osdorfer Born wurde von der SPD schon vor über 40 Jahren versprochen, ein Versprechen, das immer wieder gebrochen wurde. Mit der Bereitstellung von Geldmitteln soll dieses große Projekt jetzt vorangebracht werden. Die Bevölkerungsdichte und die Lage fernab bestehender Schnellbahnen erfordert schon lange den Bau dieser Schienenanbindung.
- Eine Verlängerung der U4 über den derzeitigen Endpunkt an den Elbbrücken hinaus nach Wilhelmsburg ist innerhalb der Bürgerschaft weitgehend als notwendig anerkannt. Das Reiherstiegviertel ist aktuell nur durch Zubringerbusse an die S-Bahn-Stationen Veddel und Wilhelmsburg angebunden. Die bestehenden Busse bieten geringen Komfort und sind stauanfällig. Hinzu kommt, dass die S-Bahn permanent überlastet und störanfällig ist. Eine Anbindung des westlichen Wilhelmsburgs an die U-Bahn kann also die Attraktivität des öffentlichen Verkehrsangebots auf der Elbinsel deutlich erhöhen und die S3/S31 entlasten. Wichtig ist hier, die Möglichkeit einer überirdischen Trasse zu ermöglichen und zu realisieren.

Eine Hamburgensie des Eisenbahnwesens stellt die Anbindung der Hansestadt gen Süden/Westen über eine einzige Bahntrasse dar. Von Harburg bis zu den Norderelbbrücken stellen vier bis sechs Gleise für Fern-, Regional- und Güterverkehr sowie zwei S-Bahn-Gleise ein unter deutschen Millionenstädten einzigartiges Nadelöhr dar, da keinerlei Umfahrungsmöglichkeiten bestehen.

- Eine westliche Elbquerung ermöglicht einerseits eine wichtige Rückfallebene im Falle einer Sperrung der Strecken über die Elbinsel, andererseits bietet sie neue Fahrmöglichkeiten aus dem Südelberaum zu Zielen außerhalb der Innenstadt. Besondere Bedeutung erhält das Projekt auch durch die, im Rahmen des Vergleichs mit dem Verkehrsclub Deutschland, zu untersuchende Ertüchtigung der Güterumgebungsbahn für den S-Bahn- oder Regionalbahn-Verkehr und stellt dessen logische Fortsetzung nach Süden dar. Selbst der SPD-Bundestagsabgeordnete Metin Hakverdi bezeichnet die westliche Elbquerung als unverzichtbar für die Verkehrswende.
- Busse ermöglichen den am schnellsten umsetzbaren Schritt zur Verkehrswende mit dem ÖPNV. Folgerichtig muss ihnen kurzfristig auf den Straßen durch Busspuren Priorität eingeräumt werden, mindestens bis zur Fertigstellung von Stadt- und Schnellbahnen auf den entsprechenden Korridoren.

Das Gesamtvolumen von 5.750.000.000 Euro Investitionen stellt auch einen wichtigen Konjunkturimpuls für die Hamburgische Wirtschaft dar. Verlässliche Zusagen zu mittel- und langfristigen Investitionen in eine klimafreundliche Zukunft bieten einen nicht zu unterschätzenden Anreiz für Investitionen der Industrie und des Handwerks in neue Mitarbeiter/-innen, Fertigungsstätten und Ausrüstungen.

Die Bürgerschaft möge daher beschließen:

1. Hamburg beginnt mit der Planung eines Stadtbahnnetzes mit dem Ziel der Fertigstellung von 50 Kilometern bis zum Jahr 2030. Hierzu werden im Einzelplan 7
 - Mittel in Höhe von 1.250.000.000 Euro in der Produktgruppe 301.01 für Planung und Bau einer Stadtbahn eingestellt,
 - eine Kennzahl „km Stadtbahn in Bau/Planung“ neu aufgenommen,
 - eine Kennzahl „km Stadtbahn in Betrieb“ neu aufgenommen.
2. Der Bau der S32 zum Osdorfer Born wird schnellstmöglich begonnen. Hierzu werden im Einzelplan 7 Mittel in Höhe von 1.500.000.000 Euro in der Produktgruppe 301.01 für Planung und Bau der S32 zum Osdorfer Born eingestellt.
3. Der Bau der U4 auf die Elbinsel wird schnellstmöglich begonnen. Hierzu werden im Einzelplan 7 Mittel in Höhe von 1.000.000.000 Euro in der Produktgruppe 301.01 für Planung und Bau der U4 auf die Elbinsel eingestellt.
4. Hamburg braucht eine zweite Elbquerung auf der Schiene und plant eine S-Bahn-Verbindung Altona – Hausbruch/Neugraben. Hierzu werden im Einzelplan 7 Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 2.000.000.000 Euro in der Produktgruppe 301.01 für Planung und Bau einer weiteren elbquerenden S-Bahn eingestellt.
5. Im Einzelplan 7 wird in der Produktgruppe 301.02 Straßen und Brücken eine neue Kennzahl B_301_02_010.10 „Schaffung von neuen Busspuren in Metern“ mit dem Wert 30.000 Meter für 2021 und 100.000 Meter für 2022 eingeführt.