



VCD-LV Nord e.V. \* Nernstweg 32-34 \* 22765 Hamburg

An die Fraktionen der in der  
Hamburgischen Bürgerschaft  
vertretenen Parteien

VCD-Landesverband  
Nord e.V.  
Nernstweg 32-34  
22765 Hamburg

Telefon 040-280 55 120  
Telefax 040-03212-8231066  
[www.vcd.org/hamburg](http://www.vcd.org/hamburg)  
VCD-Hamburg@web.de

Geschäftskonto:  
Sparda Bank Hamburg eG  
Kto.-Nr. 0100 6000 14  
BLZ 206 905 00

Spendenkonto:  
Sparda Bank Hamburg eG  
Kto.-Nr. 0000 600 014  
BLZ 206 905 00

Bürozeit: Montag 15-19 Uhr, Donnerstag 9-13 Uhr

Verkehrsverbindungen:  
S / DB Altona (ca. 10 Min. zu Fuß)

Hamburg, 14. Juni 2010

## Stadtbahn Hamburg

Im Zuge der neu aufgeflammten Diskussion über die Einführung einer Stadtbahn in Hamburg setzt sich der VCD Landesverband Nord weiterhin und nachdrücklich für die entsprechenden Planungen des Senats ein. Die erste Ausbaustufe von Bramfeld nach Altona sollte zügig umgesetzt und konsequent zu einem Netz erweitert werden. Gerade in Zeiten knapper öffentlicher Finanzmittel zeigt die Stadtbahn einen kostengünstigen und effizienten Weg auf, den öffentlichen Verkehr in Hamburg qualitativ zu verbessern sowie den immer drängenderen Kapazitätsproblemen zu begegnen.

Zudem wird sich die Stadtbahn nach unserer Überzeugung und entsprechend den Erfahrungen aus anderen Großstädten sehr positiv auf die Attraktivität der Stadt für ihre Bewohner sowie die Umwelt- und Klimabilanz auswirken. Als einfacher Beleg für die Attraktivität mag die aktuelle Hitliste der Städte mit der aus Sicht ihrer Bewohner größten Lebensqualität dienen, die mit Wien, Zürich und Genf drei klassische Stadtbahnstädte an ihrer Spitze sieht. Mit Düsseldorf, München und Frankfurt stehen auch deutsche Städte vor Hamburg, die stets an der Tram festgehalten haben.

Aus Sicht von Umwelt und Klima führt erst recht kein Weg an der Stadtbahn vorbei. Bereits heute werden die von der EU-Kommission vorgegebenen Schadstoffgrenzwerte in Teilen Hamburgs überschritten, so dass – auch bei ausdrücklicher Anerkennung der erzielten Fortschritte Hamburgs auf dem Gebiet emissionsfreier Busantriebe (Brennstoffzelle) – der entscheidende Beitrag zur Sicherstellung der Mobilität neben der Schnellbahn nur von der Stadtbahn übernommen werden kann.

Ein auch für heutige Autofahrer attraktiver Nahverkehr ist Grundvoraussetzung für eine Veränderung des Modal Split. Nur so wird Platz geschaffen für den nicht verlagerbaren Auto- und Lieferverkehr, der heute noch vor allem durch zahlreiche vermeidbare Pkw-Fahrten ausgebremst wird.

Der VCD möchte an dieser Stelle außerdem auf die sehr unterschiedliche Qualität des Nahverkehrs innerhalb der Stadt verweisen. So verfügen einige

bevölkerungsreiche Wohnquartiere über keinen Schienenanschluss und werden auf unbestimmte Zeit nur mit dem Bus und mit Umsteigen erreichbar sein. Hier bietet einzig die Stadtbahn die Chance zur Angleichung der Lebensbedingungen. Ein Anrecht auf hochwertigen Nahverkehr für alle Bewohner und Besucher kann man aus den im Vergleich hohen Tarifen ableiten.

Neben besagten Punkten soll nachfolgend noch auf vier derzeit heftig diskutierte Argumente der „Stadtbahn-Kritiker“ eingegangen werden.

#### 1. „Die Stadtbahn ist nicht finanzierbar“

Die Frage nach der Finanzierbarkeit der Stadtbahn und des öffentlichen Verkehrs in Hamburg insgesamt ist wichtig und richtig. So muss kritisch geprüft werden, ob die im öffentlichen Verkehr eingesetzten Mittel aus Steuern und Fahrscheinverkäufen effektiv und zum Wohle der Fahrgäste verwendet werden, oder ob es organisatorisch, betrieblich und technisch Potenzial gibt, mehr Leistungen mit gleichem Einsatz zu ermöglichen. Diese Daueraufgabe ist unabhängig und losgelöst von der Stadtbahn zu sehen.

Bei der Stadtbahn handelt es um eine Investition, deren Wirtschaftlichkeit vor dem Hintergrund einer Lebensdauer von mindestens 30 Jahren einzuschätzen ist. Die positive volkswirtschaftliche Bewertung als Voraussetzung für das Gewähren von Investitionszuschüssen auch aus Bundesmitteln ist nach den vorliegenden gutachterlichen Untersuchungen gegeben. Hierbei spielen neben verkehrlichen auch gesamtgesellschaftliche, u.a. umweltrelevante Faktoren eine Rolle.

Bei der betriebswirtschaftlichen Betrachtung ist unter anderem zu berücksichtigen, dass die Kapazität eines Stadtbahnzuges diejenige der heute eingesetzten Busse deutlich übersteigt und zu einer Reduzierung der Personalkosten führt. Die anfänglich hohen Fixkosten des Stadtbahnbetriebshofes werden sich im Zuge des Netzausbaus besser verteilen.

Auch ist kostenseitig zu berücksichtigen, dass die Aufnahmefähigkeit der Busbetriebshöfe begrenzt und die Leistungsfähigkeit des heutigen Fahrplanangebotes erschöpft ist. Mit der berechneten weiteren Zunahme der Nachfrage sind ohne Stadtbahn Investitionen im Bereich der Businfrastruktur zwangsläufig.

Aufgrund der besseren Wahlmöglichkeit für Autofahrer eröffnet die Stadtbahn politischen Entscheidungsträgern die Option, in Form von öffentlichen Parkplätzen gebundenes Anlagevermögen der Stadt höherpreisig, zum Teil auch andersartig zu vermarkten und damit die Einnahmensituation der Stadt zu verbessern. Auch werden mit weniger Autoverkehr die laufenden Kosten für Betrieb und Instandhaltung der Straßen geringer und die Subventionierung durch den Steuerzahler gemindert.

#### 2. „Die Stadtbahn behindert den Autoverkehr“

Die Behauptung, die Trassierung der Stadtbahn sei aufgrund beengter Platzverhältnisse nicht möglich, lässt sich anhand vorliegender Planunterlagen leicht widerlegen. Die (Wieder-)Einführung von Stadtbahnssystemen in zahlreichen Städten mit deutlich beengteren Querschnitten und Knoten, u.a. in der Partnerstadt Marseille, verdeutlicht dies zusätzlich.

Die Stadtbahn wird auf einigen Abschnitten im heutigen Straßenraum geführt und die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes reduzieren. Dies ist unumgänglich, da der

Straßenbau in Hamburg exzessiv betrieben wurde und andere Nutzungsinteressen wie Fuß- und Radverkehr im wahrsten Sinne des Wortes an den Rand gedrängt hat. Bedürfnisse der Wohnbevölkerung etwa nach Ruhe, Raum zur Begegnung oder zum Spielen werden, wie gerade der Ring 2 zeigt, nicht (mehr) befriedigt. Gleichwohl reicht der dem Auto großzügig überlassene Platz häufig, wie Staumeldungen eindrucksvoll belegen, wegen der ineffizienten Ausschöpfung der räumlichen Ressourcen durch das Auto nicht aus. Es muss deshalb eine leistungsfähige, die Ressourcen effizient nutzende und auch für Autofahrer attraktive Alternative geschaffen werden, um diese zum Umsteigen zu bewegen. Nicht mehr benötigter Verkehrsraum kann dann den Menschen zurückgegeben werden. Durch Bevorrechtigung des ÖPNV entstehende Unannehmlichkeiten für nicht umsteigende Autofahrer sind hinnehmbar.

### 3. „Ein hochwertiger Busverkehr als Ersatz ist möglich“

Hamburg verfügt über ein engmaschiges Busnetz, das in den letzten Jahren konsequent und in sehr begrüßenswerter Weise weiterentwickelt wurde (Stichwort: MetroBus). Leider wurde der Bus gegenüber dem Autoverkehr nicht bevorzugt, Planungen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf starken Verkehrsachsen wie etwa der Linie 5 wurden nicht realisiert und Überlegungen zur Einführung von Bustrassen etwa in der Langen Reihe oder der Fuhlsbüttler Straße nicht einmal ernsthaft in Erwägung gezogen.

Es wird anerkannt, dass sich ein hochwertiges Bussystem bei konsequenter Einbeziehung von Haltestellen, Fahrweg, Fahrzeug und Leittechnik den Angebotsmerkmalen einer Stadtbahn annähern kann. Es wird diese aber kaum erreichen können. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen bezweifelt der VCD zudem ernsthaft, dass in Hamburg die Voraussetzungen für ein hochwertiges Bussystem geschaffen werden können.

### 4. „Eine Stadtbahn kann mit der U-Bahn verknüpft werden“

Die Verknüpfung der Stadtbahn mit bestehender Schieneninfrastruktur ist ohne Frage eine ernsthafte Überlegung wert. In erster Linie spricht dafür, dass – sofern die Leistungsfähigkeit gegeben ist – vorhandene Gleisinfrastruktur und Betriebshofkapazität mitgenutzt werden können. Bei entsprechender Gestaltung des Liniennetzes lassen sich außerdem viele Umsteigeverbindungen in Direktfahrten umwandeln; zeitaufwendiges Umsteigen und unsicheres Warten auf Anschlussverbindungen könnten entfallen. Zahlreiche Beispiele zeigen, wie Schienensysteme zum Wohle der Fahrgäste miteinander kombiniert werden können.

Es ist aber festzuhalten, dass die Stadtbahn in der jetzt vorgesehenen Form keinen Parallelverkehr zu bestehenden Angeboten im Schienenverkehr darstellt, sondern diese ergänzt. Die Planung zielt auf den hochwertigen Ersatz tangentialer Busverbindungen. Die Verknüpfung mit bestehender Schieneninfrastruktur in Hamburg wäre aufgrund der radialen Ausrichtung des Schnellbahnnetzes stark auf die Innenstadt ausgerichtet. Für anders gerichtete Beziehungen zwischen großen Stadteilen wie eben Eppendorf, Eimsbüttel und Altona wäre sie für sich alleine keine Alternative.

Zudem ist zu beachten, dass es sich bei der Verknüpfung mit bestehender Schieneninfrastruktur stets um eine Kompromisslösung handeln würde, die erhebliche Anpassungen an Fahrzeugen und Fahrweg erforderlich macht. Kann etwa, um nur zwei Beispiele zu nennen, auf Hochbahnsteige zugunsten von Klappstufen verzichtet werden wie in Düsseldorf, sollen etwa – wie in Karlsruhe –

Fahrgäste auf einen Hochbahnsteig hoch- und über einen breiten Spalt hinwegsteigen, oder sind alle Haltestellen – wie in Stuttgart – auch im Straßenraum mit Hochbahnsteigen auszustatten? Lässt sich die für neu zu schaffende Verbindungen etwa nach Steilshoop, Rahlstedt oder Osdorfer Born erforderliche Verknüpfung mit der Schnellbahn über Rampen überhaupt und, falls ja, kostengünstig und ohne starke städtebauliche Eingriffe realisieren?

Zusammenfassend möchten wir feststellen, dass mittlerweile nach mehreren Wendungen das „System Stadtbahn“ im politischen Raum breite Unterstützung erfährt. Nach Abwägung aller uns vorliegenden Argumente kommen wir zu dem Schluss, dass die vorliegenden Planungen richtig sind und zügig realisiert werden müssen. Die Stadtbahn taugt nicht als parteipolitisches Streitobjekt, sie ist zu wichtig und für die Sicherung der Mobilität in Hamburg ohne Alternative.

Wir fordern die Politik auf, sich klar hinter die Stadtbahn zu stellen und den Aufbau des Systems aktiv voranzubringen. Wir beteiligen uns gerne an der Diskussion und bieten unsere Unterstützung an.

Mit freundlichen Grüßen

Der Vorstand