

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)**

Haushaltsplan-Entwurf 2023/2024

Einzelplan EP 7.1

Betr.: Klimabedrohung ernst nehmen – Investitionsoffensive für den Umweltverbund

Der gültige Hamburger Klimaplan (Drs. 21/19200, beschlossen am 12.2.2020) 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 Prozentpunkte (Rad). Die Zahl der Fahrten im ÖPNV soll dabei immerhin um 50 Prozent steigen.

Die bisherigen Maßnahmen des Senats sind völlig unzureichend, was ihm auch der Hamburger Klimabeirat im November 2022 ins Stammbuch schreibt: „Außerdem fällt in Bezug auf die einzelnen Transformationspfade auf, dass gerade in den letzten Jahren die Transformationspfade Mobilitätswende und Wärmewende, inkl. Gebäudeeffizienz, am wenigsten zur CO₂-Einsparung beigetragen haben.“ Deshalb bringt die Fraktion DIE LINKE auch ihre Forderungen aus den letzten Jahren wieder ein, die zu einer Reduzierung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV), erheblich mehr CO₂-Einsparungen und einem schnelleren Ausbau des umweltfreundlichen Mobilitätsangebotes führen.

A. ÖPNV

Eine Fertigstellung unterirdischer Schnellbahnlinien ist in den verbleibenden acht Jahren bis zum Jahr 2030 nicht zu schaffen. So wird selbst das kleine Teilstückchen der U5 Ost wohl erst 2032 den Betrieb aufnehmen. Aufgrund der Dringlichkeit der Klimakrise müssen schneller wirksame Alternativen in Angriff genommen werden sowie die an einigen Stellen schon lange bestehenden strukturellen Schwachstellen des Hamburger Bahnnetzes mit Priorität angegangen 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 für unterirdische Bahnen kann, auch unter Kostenaspekten, kurzfristig ein wesentlich umfassenderes Netz realisiert werden. Dies hat kürzlich eine Studie für die Fraktion DIE LINKE (abrufbar unter [U5-Studie.pdf](#) ([linksfraktion-hamburg.de](#))) erneut belegt.

- Eine Schnellbahnanbindung von Lurup und Osdorfer Born wurde von der SPD schon vor 50 Jahren versprochen, ein Versprechen, das immer wieder gebrochen wurde. Denn bis heute fährt keine Bahn zum Osdorfer Born. Mit der Bereitstellung von Geldmitteln für die S32 (neu S6) will DIE LINKE dieses Projekt jetzt voranbringen. Die Bevölkerungsdichte und die Lage fernab bestehender Schnellbahnen erfordern 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 weniger 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, eine überirdische 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 Schienen-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 (VCD) zur Planung des Bahnhofs Diebsteich – zu untersuchende Ertüchtigung der Güterumgehungsbahn für den S- oder Regionalbahn-Verkehr, erfolgt damit doch die logische Fortsetzung nach Süden. Selbst der SPD-Bundestagsabgeordnete Metin Hakverdi bezeichnet die westliche Elbquerung als unverzichtbar für die Verkehrswende.

Busse ermöglichen derzeit den am schnellsten umsetzbaren Schritt zur Verkehrswende hin zu dem ÖPNV. Der Senat setzt auch im Rahmen seines „Hamburg-Taktes“ vor allem auf den Busverkehr. Folgerichtig muss den Bussen auf den Straßen durch Busspuren Priorität eingeräumt werden, mindestens bis zur Fertigstellung von Stadt- und Schnellbahnen auf den entsprechenden Korridoren.

Während der Gültigkeit des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni, Juli und August zeigte sich, dass günstige Preise im ÖPNV eine große Auswirkung auf die Nachfrage haben. Während das S- und U-Bahn-Netz die gestiegene Fahrgastnachfrage gut bewältigen konnte, kam es vor allem im Regionalverkehr rund um Hamburg zu überfüllten Zügen. Durch die Beschaffung einer eigenen Reserveflotte an Regionaltriebwagen kann der Hamburger Senat künftig in solchen Situationen kurzfristig eingreifen und ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stellen.

B. Radverkehr

Die Modal-Split-Ziele des Hamburger Klimaplanes bedeuten eine Verdoppelung der Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten Wege. Damit strebt Hamburg binnen weniger als zehn Jahren einen Anteil des Rads am Modal-Split in der Größenordnung von Kopenhagen oder Amsterdam an. In diesen Städten sind die Fahrradinfrastrukturen und die hohen Nutzer:innenzahlen nicht über Nacht entstanden, sondern das Resultat von 20 bis 40 Jahren konsequenter Politik für Radfahrer:innen. Um einen großen Schritt nach vorne zu machen, müssen im kommenden Haushalt wichtige Projekte angestoßen werden, die sich am niederländischen Standard orientieren, statt sich weiter in hamburgischen Tappelschritten vorwärts zu bewegen:

- Die Veloroute 6 entspricht zwischen Friedrichsberg und Hohenfelder Bucht, als einem der wenigen Abschnitte, annähernd einem Radschnellweg. Störend für den Verkehrsfluss sind in diesem Abschnitt vor allem zwei ampelgesicherte Kreuzun-

gen, die Radfahrende zum Bremsen oder Anhalten zwingen. Standard in den Niederlanden ist die Unterfahrung solcher Kreuzungen per Unterführung.

- Der Siegerentwurf des Wettbewerbs zur Umgestaltung des Hauptbahnhofs und seines Umfelds plant dort nur mit 3.700 Fahrradstellplätzen. Ein Blick nach Amsterdam lässt an solchen Planungen erhebliche Zweifel aufkommen: Den Amsterdamer Hauptbahnhof (Centraal Station) nutzen täglich 192.000 Zug- und fast 90.000 Metropassagier:innen. Dies ist in etwa die Hälfte der Nutzer:innenzahl des Hamburger Hauptbahnhofs. In Amsterdam stehen diesen Passagier:innen 17.500 Fahrradparkplätze zur Verfügung, eine Erweiterung um weitere 4.000 Plätze bis 2030 ist geplant. Bei einem angestrebten Modal-Split-Anteil des Rads in der Größenordnung von Amsterdam sind auch angemessen dimensionierte Abstellanlagen zu errichten. Dazu soll ein erster kräftiger Schritt am Hauptbahnhof gegangen werden, indem zwei Fahrradparkhäuser, beginnend mit je 5.000 Plätzen, geschaffen werden.
- Der radgerechte Ausbau der Hamburger Straßen dümpelt vor sich hin. Im Rahmen der Bündnisse für den Radverkehr werden Geldtranchen zugewiesen, die dann langsam verplant und verbaut werden. Damit kann eine Verdoppelung des Radverkehrs bis 2030, wie sie der Klimaplan vorsieht, nicht erreicht werden. Eine klare und langfristige Investitionspolitik fürs Rad setzt auch bei der Bauwirtschaft klare Zeichen: Investitionen und Maschinen und Mitarbeiter:innen lohnen sich, da auch mittel- und langfristig öffentliche Aufträge für bessere Radverkehrsanlagen auf hohem Niveau erfolgen werden. Deshalb sollen die bezirklichen Zuweisungen für den Radverkehr auf 50 Millionen Euro jährlich aufgestockt werden.

C. Fußverkehr

Der Fußverkehr stellt ein zentrales Element der Verkehrswende dar. Er dient der Naherschließung rund um Wohn- und Arbeitsorte, ebenso als Zubringer zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Ohne attraktive Fußwege zu den Haltestellen verlieren auch Bus und Bahn an Attraktivität. Zu schmale, häufig noch durch Autos zugeparkte und mit Stolperfallen versehene Fußwege dienen nicht der Attraktivitätssteigerung, ebenso wenig die oft mangelhafte Beleuchtung.

D. MIV

Wenn die Klimaschutzziele in Hamburg bis 2030 erreicht werden sollen, muss der Motorisierte Individualverkehr (MIV) stark zurückgehen. Mit dem Ausbau des ÖPNV und insbesondere mit der Errichtung eines ersten Straßenbahnnetzes wird ein Angebot geschaffen, das es vielen Autofahrenden ermöglicht, ihre Ziele bequem und schnell mit Bus und Bahn zu erreichen. Der Bau der Straßenbahn wird dem Autoverkehr auch Platz wegnehmen. Die Mobilität eines Großteils der Autofahrenden wird dadurch jedoch nicht eingeschränkt, da sie ein komfortables, staufreies Alternativangebot erhalten. Der dann noch verbleibende notwendige Individualverkehr wird wiederum von der Verringerung der Zahl der Autos profitieren.

Konjunkturimpuls durch Förderung der umweltfreundlichen Mobilität

Das Gesamtvolumen zur Förderung der umweltfreundlichen Mobilität von 7,272 Milliarden Euro Investitionen bis zum Jahr 2030 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.

Vor diesem Hintergrund möge die Bürgerschaft beschließen:

1. Hamburg beginnt mit der Planung eines Straßenbahnnetzes mit dem Ziel der Fertigstellung von zunächst 53 Kilometern bis zum Jahr 2030.

Hierzu werden im Einzelplan 7.1, Aufgabenbereich 301

- Investitionsmittel in Höhe von 1.500 Millionen Euro für Planung und Bau einer Straßenbahn eingestellt,
- eine Kennzahl „km Straßenbahn in Bau/Planung“ neu aufgenommen,
- eine Kennzahl „km Straßenbahn in Betrieb“ neu aufgenommen.

2. Der Bau der S32 (künftig S6) zum Osdorfer Born wird schnellstmöglich begonnen.

Hierzu werden im Einzelplan 7.1 Investitionsmittel in Höhe von 1.800 Millionen Euro im Aufgabenbereich 301 für Planung und Bau der S32 zum Osdorfer Born eingestellt.

3. Die Verlängerung der U4 auf die Elbinsel wird schnellstmöglich begonnen.

Hierzu werden im Einzelplan 7.1 Investitionsmittel in Höhe von 1.200 Millionen Euro im Aufgabenbereich 301 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 7.1 Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 2.400 Millionen Euro Aufgabenbereich 301 für Planung und Bau einer weiteren elbquerenden S-Bahn eingestellt.

5. Im Einzelplan 7.1 wird in der PG 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 2023 und 100.000 Meter für 2024 eingeführt.

6. Im Aufgabenbereich 301 wird ein neues Investitionsprogramm „Reservezüge Regionalverkehr“ eingerichtet und mit 120 Millionen Euro ausgestattet. Hiermit beschafft der Senat zehn drei- und vierteilige Doppelstocktriebzüge zur Abdeckung von Nachfragespitzen im Regionalverkehr um Hamburg.

7. Für die Verbesserung und Erweiterung der Fußwege sowie für die Beleuchtung werden in den Jahren 2023 und 2024 jeweils Investitionsmittel in Höhe von 40 Millionen Euro im Aufgabenbereich 301 bereitgestellt.

8. Zur Abwehr der Falschparker:innen auf Fußwegen und Radspuren/-wegen bekommt der Landesbetrieb Verkehr (LBV) zusätzliche Stellen im Umfang von zehn VZÄ und entsprechend zusätzliche Personalaufwendungen in Höhe von 446.000 Euro.

9. Entlang der Veloroute 6 queren Radfahrer:innen künftig die hochbelasteten Straßen Wagnerstraße und Lerchenfeld durch Unterführungen, ohne an Ampeln warten zu müssen.

Hierzu werden im Einzelplan 7.1 im Aufgabenbereich 301 Investitionsmittel in Höhe von 24 Millionen Euro bereitgestellt.

10. Am Hauptbahnhof werden nördlich und südlich der Bahnhofshalle durch Überbauung von Gleisflächen Fahrradparkhäuser mit einer Kapazität von jeweils 5.000 Stellplätzen, mit Erweiterungsoption auf jeweils 10.000 Stellplätze, geschaffen.

Hierzu werden im Einzelplan 7.1 Aufgabenbereich 301 Investitionsmittel in Höhe von 48 Millionen Euro bereitgestellt.

11. Die Fertigstellung der Velorouten wird beschleunigt und für bezirkliche Maßnahmen wird das abrufbare Volumen deutlich aufgestockt.

Hierzu werden im Einzelplan 7.1, Produktgruppe 301.03 „Ausbau Radverkehr Bündnis für den Rad- und Fußverkehr“ die Zweckzuweisungen auf 50 Millionen Euro jährlich erhöht.