artwork d*ART media 040-180 535 83

Die Stadtbahn kommt!

DIE MODERNE STADTBAHN FÜR HAMBURG

Die bisherigen Planungen für die Stadtbahn Hamburg sehen ein Gesamtnetz von rund 50 Kilometern Streckenlänge mit insgesamt etwa 85 Haltestellen vor. Das Netz besteht aus drei weitgehend auf das Stadtzentrum ausgerichteten Radialstrecken (die Linien 1, 3 und 4) und einer Tangentialstrecke (Linie 2), die sieben Schnell- und Eisenbahnstrecken miteinander verbindet. Bis Mitte der 2020er wird das Gesamtnetz zu entwickeln sein.

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN
GAL HAMBURG

Martina Gregersen
Verkehrspolitische Sprecherin
GAL-Bürgerschaftsfraktion
Tel. 040-32873-282
martina.gregersen@gal-fraktion.de

SPD

Martina Koeppen
Verkehrspolitische Sprecherin
SPD-Bürgerschaftsfraktion
Telefon: 040 - 636 78 915
martina.koeppen@spd-fraktion-hamburg.de

HAMBURG
Preisträger 2011
UMWELTHAUPTSTADT EUROPAS

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN

Die Stadtbahn wird ein Gewinn!

Hamburg schaffte vor 30 Jahren die Straßenbahn ab, weil sie damals als unmodern galt. Wie zukunftsweisend und modern aber eine leise, bequeme und barrierefreie Stadtbahn ist, beweisen etliche Metropolen Europas. Städte wie Paris, Bordeaux, Marseille und Florenz, haben seit Jahren Stadtbahnen mit großem Erfolg wieder eingeführt.

Das Stadtbahnprojekt nimmt nun konkrete Formen an. Dieses Verkehrsmittel ist zeitgemäß und ökologisch und, ergänzend zum Bahn- und Busnetz, wirtschaftlich sinnvoll.

Die Stadtbahn kann rund 1.000 Menschen mehr pro Stunde befördern als ein XXL-Bus, verursacht weniger Lärm und Abgase, bietet mehr Fahrkomfort und ist deshalb die richtige Antwort auf die stetig steigenden Fahrgastzahlen in unserer Stadt.

Dieses günstige, attraktive und zuverlässige Verkehrsmittel vor der Haustür zu haben, ist für alle Hamburgerinnen und Hamburger ein Gewinn.

So wächst Hamburgs Nahverkehr mit Weitsicht. Auch der Übergang von Stadtbahn zur U- und S-Bahn wird komfortabel und barrierefrei sein.

Im Bau ist die Stadtbahn wesentlich günstiger als eine U-Bahn-Trasse. Wir wollen mit diesem Projekt fehlende Querverbindungen schaffen und jene Stadtteile endlich ans Schienennetz bringen, die bislang schlecht angebunden sind.

Das reibungslose Zusammenspiel zwischen Autoverkehr und Stadtbahn hat bei den Planungen hohe Priorität.

Wir freuen uns, dass die Stadtbahn kommt!

SIEMENS

Die Almada-Studie

analysiert das zwischen Almada und Seixal betriebene Strassenbahnnetz mit Metroqualitäten. Die Doppelstadt mit 340.000 Einwohnern gegenüber der portugiesischen Hauptstadt am Südufer des Tejo verfügt über ein Gesamtstreckennetz von 14 km mit 19 behindertengerechten Haltestellen. 26 klimatisierte leistungsfähige 100-prozentige Niederflur-Strassenbahnen des Typs Siemens Avenio gleiten zweigleisig erschütterungsfrei mit 70 km/h über Flüstergleise. Betriebsaufnahme war im November 2008. Die Gesamtkosten betrugen 400 Mio. Euro.

In Almada machte das hohe Verkehrsaufkommen ein leistungsfähiges und nicht staugefährdetes Verkehrsmittel unerlässlich. Eine Bürgerbewegung protestierte, besonder massiv die Händler, gegen die geplante Straßenbahnführung durch das Stadtzentrum.

Auch Hamburgs Straßen und das Busnetz sind überlastet. Die Stadt an der Alster hat jenseits überforderter Busverkehre dringenden schienentechnologischen Bedarf. Hochbahn, CDU und SPD mussten sich mit der Kritik von Anwohnern, Gewerbetreibenden und der Wirtschaft auseinandersetzen. Streckenführung als aiuch Finanzplanung gerieten ins Kreuzfeuer. In Almada haben erbitterte Straßenbahngegner von einst längst Frieden geschlossen. Mit der Betriebsaufnahme der Straßenbahn verbesserten sich städtebauliche Defizite und die Wohnsituation und damit die wirtschaftliche Lage insgesamt. Pulsierendes Leben kam aus fernen Bezirken zum Vorteil aller. Heute wird die Strassenbahn von den Einwohnern als Glücksfall eingestuft und begeistert angenommen. Sie gilt als leise, zuverlässig und angenehm. Offensichtliche Parallelen zwischen beiden Städten liefern die Folie der Anwendbarkeit für Hamburg.

SPD

Die Stadtbahn kann endlich kommen!

Steht die Finanzierung, gibt es für keinen Zweifel: Mit der Stadtbahn besteht die Chance, stadtentwicklungspolitische Fehler und Versäumnisse der Vergangenheit auszuräumen und dringend benötigte Tangentialverbindungen herzustellen.

Eine Stadtbahn erfordert nur ein Zehntel der Kosten der U-Bahn, bietet aber den gehobenen Komfort derselben und ist ohne Aufzüge und Rolltreppen ebenerdig und damit auch für mobilitätsbehinderte Menschen problemlos zugänglich.

Da in Zukunft der ÖPNV eine immer größere Rolle spielen wird und viele Menschen im Alter auf Mobilität ohne Auto in einer Großstadt angewiesen sein werden, bringt die Stadtbahn Entlastung. Hierbei ist uns die Erschließung von Stadtteilen wichtiger als Leistungsoptimierung auf bestehenden Bus- und Bahnstrecken.

Umfangreiche Erfahrungen in anderen Städten beweisen, dass wir das Rad nicht neu erfinden müssen. Nizza und Almada sind gelungene Beispiele für neue integrierte Stadtbahnen und könnten Vorbild für Hamburg sein.

Es hat sich gezeigt, dass pragmatische Politik nicht nur bei der Lösung künftiger Verkehrsanforderungen im Vordergrund stehen müsse: Wenn die sachliche Aufgabenlösung an Stelle der Ideologie tritt, dann verliert die politische Farbenlehre an Bedeutung. Früheree Koalitionsvereinbarungen haben das gezeigt.

Die Stadtbahn ist ein gemeinsames Projekt, so dass wir bei der Umsetzung ein gewichtiges Wort mitreden werden.