

## Hintergrundinfo - Ergebnis der Parteienbefragung:

# Das Fenster der Gelegenheit nutzen – mit der Elbtram jetzt beginnen!

Vor der Bundestagswahl wurden die Kandidaten der verschiedenen Parteien zur Frage U5 oder Stadtbahn angeschrieben. Zahlreiche für eine ökologische Mobilitätswende engagierte Menschen hatten diesen offenen Brief zusammen mit der Initiative Elbtram jetzt! auf den Weg gebracht (siehe [www.elbtram.naturfreunde-hh.de](http://www.elbtram.naturfreunde-hh.de)). Ergebnis: so unterschiedlich sie zur U5-Planung stehen – Vertreter aller Parteien sprechen sich für eine Stadtbahn in Hamburg aus.

Aus dem Büro des CDU-Bundestagsabgeordneten Christoph de Vries hieß es beispielsweise, dass *„...die CDU Hamburg (sich) bereits im Bürgerschaftswahlkampf für eine Straßenbahn für den Hamburger Westen (hier vor allem die Stadtteile Lurup, Osdorf etc) eingesetzt (hat).“* und: *„Wir als CDU Hamburg stehen deshalb einer Straßenbahn grundsätzlich sehr offen gegenüber“*. Aus dem Stab der neu in den Bundestag eingezogenen Abgeordneten Ria Schröder teile ihr Mitarbeiter von Arnim mit, dass die FDP für einen schnellen Baubeginn der Bahn auf der Straße sei.

Auch die Linke positioniert sich klar für die Stadtbahn. So antwortete die Abgeordnete Zaklin Nastic der Elbtram-Initiative: *„Die U-Bahn kostet 250 Mio. € pro Kilometer. Ein Kilometer Stadt-/Straßenbahn hingegen etwa 25 Mio. €. Mit dem gleichen Geld wie für eine Stummelstrecke Bramfeld - CityNord könnte Hamburg also fast 60 Kilometer Stadtbahn bauen. Und das auch noch wesentlich schneller. Während sich beim U-Bahn-Bau eine Bohrmaschine wenige Meter am Tag durch den Untergrund frisst, kann eine Stadtbahn praktisch auf gesamter Länge gleichzeitig gebaut werden. Zeit haben wir angesichts der Klimakatastrophe nicht mehr, wir brauchen schnell gute Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.“*

Schon zeitlich früher hatte Ole Thorben Buschhüter als verkehrspolitischer Sprecher der SPD-Bürgerschaftsfraktion auf einer Veranstaltung des BUND Hamburg am 26.11.2020 (Thema Stadtbahn oder U5) einen Abschnitt des Koalitionsvertrages mündlich wiedergegeben: *„Dort, wo die Kapazität der Metro- und Expressbuslinien auch nach Umsetzung de Hamburg-Takts nicht mehr ausreicht, soll geprüft werden, welches Verkehrsmittel stattdessen zum Einsatz kommen kann, um ggf. eine erweiterte Kapazität anbieten und größere Passagiermengen komfortabel befördern zu können.“* und direkt nach dem zusammenfassenden Zitat betont: *„... und das kann doch nur Stadtbahn heißen!“*

Senator Dr. Anjes Tjarks hat auf dem zweiten Hamburger Klimagipfel des BUND am 25. Januar 2021 ebenfalls dargestellt, dass die Grünen einer Einführung der Stadtbahn immer positiv gegenüber standen. Ergänzend schrieb der grüne Bundestagskandidat Manuel Muja der Elbtram-Initiative in der heißen Wahlkampfphase: *„Als Grüne sind wir aber weiterhin davon überzeugt, dass eine Stadtbahn in Zukunft eine sehr gute und sinnvolle Ergänzung für einen starken ÖPNV in Hamburg sein kann.“*

In Frankreich haben 30 große Städte in den letzten Jahrzehnten die Stadtbahn wieder neu eingeführt. Auch dort gab es anfangs Skepsis und politisches Gerangel um die Neueinführung der Tram. Gelegentlich protestierten Autofahrer. Doch nach einiger Zeit wurden alle Stadtbahnssysteme ein großer Erfolg. Die Fahrgastzahlen stiegen meistens deutlich stärker als prognostiziert.

In Hamburg hingegen ist die Einführung der Stadtbahn in den letzten gut 20 Jahren zweimal an Regierungswechseln gescheitert. 2001 kippte ein CDU-geführter Senat eine vorangegangene Stadtbahnplanung von SPD und Grünen. 2011 beendete die SPD eine entsprechende Planung von CDU

und Grünen. Beide Vorhaben standen jeweils kurz vor der Planfeststellung. Dieselben Parteien beförderten dabei mal die Stadtbahn, mal stoppten sie sie. Das ist absurd. Deshalb macht die neue Einigkeit der Hamburger Parteien hinsichtlich einer Elbtram Hoffnung. Wenn sich alle Parteien verständigen, können sie das auch im Betrieb günstigste Verkehrsmittel zum Erfolg führen.

Die Initiative Elbtram jetzt! schlägt deswegen einen Runden Tisch zum Schienenausbau in der Stadt vor. Parteien, Umwelt- und Verkehrsverbände und –initiativen sollten gemeinsam nach dem besten Weg suchen. Die Elbtram-Initiative macht auch gleich einen Vorschlag, wo es losgehen könnte. Da die Ansichten zum U-Bahn-Bau zwischen den Parteien verschieden sind, könnte zuerst eine Tram-Strecke zwischen Altona über Winterhude nach Rahlstedt gebaut werden. Auf dieser Strecke hat zumindest niemand die Idee, eine U-Bahn zu bauen.

Diese Route ist außerdem schon einmal in den Jahren 2008-2010 von damaligen schwarz-grünen Senat für eine erste Linie auserkoren worden. Die Planungen liegen also bereits vor. Nach kurzer Aktualisierung könnte mit der Umsetzung rasch begonnen werden. Dies verkürzt die Bauzeit. Diese Stadtbahnstrecke wäre ein spätes „gemeinsames Kind“ zweier Rathausparteien, von denen die eine aktuell in der Regierung und die andere in der Opposition ist. Ole Torben Buschhüter als verkehrspolitischer Sprecher der SPD betont, auch für die Stadtbahn zu sein. Die Unterstützung dieser Strecke könnte also auch für die SPD der Beginn einer neuen Öffnung hin zur Stadtbahn sein.

Selbstverständlich könnten auch andere sinnvolle, dringend benötigte Tram-Strecken zuerst realisiert werden. Hierfür müssten sich Senat und Hochbahn von unrealistischen, weil erst weit in der Zukunft angesiedelten, U-Bahn-Ideen lossagen. Immer deutlicher wird zudem, dass U-Bahnbauten selbst enorme CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen. In der Anfang Oktober 2021 vorgestellten Studie „Eine umweltfreundliche U-Bahn für Hamburg?“ ([Download der Studie hier](#)) zeigen die drei Autoren auf, welche Belastungen mit der geplanten U5 verbunden sein werden. U-Bahnen stellen damit für eine ökologische Verkehrswende keinen gangbaren Weg mehr dar.

So könnte nach Jahrzehnten des Stillstands endlich der Durchbruch für **das** zukunftsweisende Stadtverkehrsmittel erreicht werden. Eine Übereinkunft zwischen allen Parteien könnte der Garant dafür sein, dass neue Senatsmehrheiten die Stadtbahn-Planungen ihrer Vorgänger nicht wieder umwerfen. Wenn sich alle verständigen, könnte noch deutlich vor 2030 die Eröffnung der Elbtram stattfinden.