

Antrag

**der Abgeordneten Dennis Thering, Dennis Gladiator, Franziska Grunwaldt,
Carsten Ovens, Michael Westenberger (CDU) und Fraktion**

Haushaltsplan-Entwurf 2017/2018

Einzelplan 7 Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Aufgabenbereich 269 Verkehr und Straßenwesen

Produktgruppe 269.01 Übergeordnete Verkehrsangelegenheiten, -entwicklung,
Mobilität

Betr.: Schienenknoten Hauptbahnhof langfristig entzerren – Machbarkeitsstudie für grundlegende Überplanung des S- und U-Bahn-Netzes in Auftrag geben

1912 erfolgte mit der Inbetriebnahme der heutigen U-Bahn-Linie U3 der Startschuss für das Schnellbahnnetz in Hamburg. In den seither über 100 Betriebsjahren ist das S- und U-Bahn-Netz mittlerweile auf eine Gesamtlänge von 249 Kilometer Länge angewachsen. Diese verteilen sich aktuell auf fünf S-Bahn- und vier U-Bahn-Linien. Im vergangenen Jahr beförderte der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf diesem umfassenden Streckennetz insgesamt rund 490 Millionen Fahrgäste. Dies war ein historischer Spitzenwert und zugleich das Ergebnis einer seit Jahren kontinuierlich steigenden Fahrgastzahl. Auch für die kommenden Jahre geht die zuständige Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) von einem weiteren Fahrgastanstieg bei S- und U-Bahnen von jährlich 1,6 Prozent aus.

Vor allem der Hamburger Hauptbahnhof (Hbf) wird durch diese Entwicklung vor eine weiter wachsende Herausforderung gestellt, dabei ist er schon heute und nach dem Pariser Nordbahnhof („Gare du Nord“) der am zweitstärksten frequentierte Bahnhof in ganz Europa. Über 500.000 Passagiere verkehren hier täglich. Mit rund 800 Zügen des Fern- und Nahverkehrs und 1.200 S-Bahnen sind die gerade einmal 14 Gleise extrem stark ausgelastet. Schon kleinste Störungen führen zu erheblichen Problemen im Betriebsablauf und massiven Verspätungen.

Zum Vergleich: Am Berliner Hbf sind es gerade einmal 300.000 Reisende pro Tag. Dies liegt unter anderem daran, dass in Berlin nicht wie in Hamburg sämtliche S- und U-Bahn-Linien durch den dortigen Hauptbahnhof geführt werden. Große Bedeutung fällt hier unter anderem dem Bahnhof Friedrichstraße zu, der 150.000 – 200.000 Reisende pro Tag aufnimmt und über den die nicht durch den Berliner Hauptbahnhof geführten Linien S1, S2, S25 und U6 verlaufen. Ähnliches gilt für die Stationen Odeonsplatz/Marienplatz/Sendlinger Tor beziehungsweise die Linien U6 und U3 in München.

Um langfristig den Hauptbahnhof zu entlasten und gleichzeitig den wachsenden Bedarf an Beförderungsleistungen bedienen zu können, muss das S- und U-Bahn-Streckennetz grundlegend überplant werden. Die Planungsmittel für eine entsprechende Machbarkeitsstudie sollen mittels dieses Antrags zur Verfügung gestellt werden. Oberstes Ziel der Überplanung muss die Entflechtung des SPNV-Knotens im und

um den Hauptbahn sein. Als Vorzugsvarianten sollen sogenannte Tangentialverbindungen (= Verbindungen zweier Punkte an Stadträndern ohne direkte Anbindung an das Stadtzentrum) sowie Ringlinien nach Münchener beziehungsweise Berliner Vorbild geprüft werden.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Für die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zwecks Überplanung des S- und U-Bahn-Netzes in Hamburg werden die Haushaltsrechtlichen Regelungen des Aufgabenbereichs Aufgabenbereich 269 Verkehr und Straßenwesen des Einzelplans 7 um folgenden Punkt ergänzt:

„Der Ansatz „Kosten aus laufender Verwaltungstätigkeit“ der Produktgruppe 269.01 Übergeordnete Verkehrsangelegenheiten, -entwicklung, Mobilität ist im Jahr 2017 in einer Höhe von 300.000 Euro zweckgebunden für die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zwecks Überplanung des S- und U-Bahn-Netzes in Hamburg zu verwenden.“