A7 Zweite Schienenelbquerung für die Mobilitätswende

Antragsteller*in:	Benjamin Harders (KV Hamburg-Altona)
Tagesordnungspunkt:	8. Anträge

Antragstext

Wir setzen auf die Mobilitätswende und damit den Ausbau des Schienenverkehrs. Eine attraktive und schnelle Bahn wird ab 2040 essentiell für die Mobilität in der Metropolregion Hamburg. Hamburgs Hauptbahnhof ist oft lebensgefährlich überlastet und soll wieder sicher und zuverlässig funktionieren. Zugleich muss auch die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs in den kommenden Jahren ansteigen. Das klappt mit Redundanz und einer Entlastung der bestehenden Schienenwege zusätzlich zu den bereits geplanten Maßnahmen wie am Hauptbahnhof und an den Elbbrücken. Der nächste Schritt zur Untersuchung einer westlichen Elbquerung für den Schienenverkehr ist die Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors mit neuen Varianten und unter Berücksichtigung veränderter Rahmenbedingungen. Die Landesmitgliederversammlung wird daher aufgefordert, den Landesvorstand zu bitten, sich auf Landesebene dafür einzusetzen, die Prüfung einer westlichen Elbquerung für den Schienenverkehr für den Beginn der 2040er Jahre gemeinsam mit dem Bund voranzutreiben.

Begründung

Wir schreiben das Jahr 2026. Das Auto dominiert die Anbindung Hamburgs an die Metropolregion. Der Bund erweitert aus dem Sondervermögen für Klimaschutz die Kapazität von Autobahnen, während er beim Bahnverkehr mit der Instandsetzung noch nicht richtig hinterherkommt. Am Hauptbahnhof nehmen die Verspätungen zu. Züge fallen aus, fahren mit Verspätung ab, in umgekehrter Wagenreihung oder mit weniger Waggons. Einige Zugverbindungen gibt es nur noch ab Harburg, wodurch die Reisezeit ansteigt und das Autofahren im direkten Vergleich attraktiver wird. Am Hauptbahnhof sind die Gleise 13/14 hoffnungslos und immer wieder auch lebensgefährlich überlastet. Die Realisierung des angedachten S-Bahn-Tunnels zwischen Hauptbahnhof und Diebsteich (Verbindungsbahnentlastungstunnel) ist nicht absehbar. Die Bahn erhöht zwar voraussichtlich zu Beginn der 2030er Jahre die Kapazität an den Elbbrücken, dies verbessert jedoch nicht die Kapazität des Hauptbahnhofs. Eine erste Studie vom 14.11.2024 zur Machbarkeit einer Westquerung der Elbe in Hamburg und deren Auswirkungen auf den Deutschlandtakt kam in 14 untersuchten Varianten auf Nutzen-Kostenfaktoren zwischen 0,62 (Variante B3) und -0,09 (Variante C4.2). Berechnet wurden sehr lange und entsprechend teure Tunnelbauwerke und der Verbindungsbahnentlastungstunnel wurde als bereits realisiert angenommen. Ein Nutzen-Kostenfaktor > 1 könnte erreichbar sein, wenn der Nutzen aufgrund des fehlenden Verbindungsbahnentlastungstunnels zur Entlastung des Hauptbahnhofs anwächst und wenn das Tunnelbauwerk weniger lang ausgeführt werden kann. Vorhandene Gleistrassen im Bereich Waltershof oder am Altenwerder Damm könnten genutzt und erweitert werden, wodurch der Tunnel kürzer wird und sich die Kosten reduzieren lassen. Es wird mit einem zweiten Bahntunnel nicht nur Redundanz erreicht, sondern auch eine erhebliche Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Profitieren würde ein sehr großer Einzugsbereich im Umland von Hamburg, da derzeit die Fahrt durch den A7-Elbtunnel je nach Start und Ziel um den Faktor drei schneller ist, als die Fahrt mit der Bahn außen herum. Der Fokus der Nutzung des Tunnels sollte auf dem Nah- und Regionalverkehr liegen. Im Fall von Störungen hätten der Fernverkehr und Güterverkehr Ausweichmöglichkeiten. Bei gleichzeitigen Störungen an den Elbbrücken und am A7-Elbtunnel sowie Störungen im Bahnverkehr wird der Straßen- und Schienenverkehr in Hamburg bislang weitgehend lahmgelegt. Mit einer Planung sollte zügig begonnen werden, da die Umsetzung von Schienenprojekten lange dauert und der Bedarf an leistungsfähiger Schieneninfrastruktur in der Zukunft anwachsen wird.

Dieser Antrag wurde im Arbeitskreis Mobilität des Kreisverbands GRÜNE Altona erarbeitet.