

## **Antrag**

**der Abgeordneten Ole Thorben Buschhüter, Frank Schmitt,  
Julia Barth-Dworzynski, Matthias Czech, Clarissa Herbst, Martina Koeppen,  
Jörg Mehdau, Lars Pochnicht, Ali Simsek (SPD) und Fraktion**

**und**

**der Abgeordneten Gerrit Fuß, Rosa Domm, Olaf Duge, Dominik Lorenzen,  
Sonja Lattwesen, Zohra Mojadeddi, Farid Müller, Johannes Alexander Müller,  
Andrea Nunne, Lisa Maria Otte, Dr. Miriam Putz, Ulrike Sparr (GRÜNE)  
und Fraktion**

**Betr.: Auf dem Weg zum Hamburg-Takt: Wege verkürzen und Einzugsbereiche von Schnellbahnstationen durch zusätzliche Zugänge vergrößern**

Die Mobilitätswende schreitet in Hamburg unübersehbar voran. Ein Teil der Mobilitätswende ist der Hamburg-Takt – mit der Zielsetzung, dass alle Hamburger:innen tagsüber innerhalb von fünf Minuten in jedem Quartier der Stadt ein attraktives und selbstverständlich umweltfreundliches Mobilitätsangebot vorfinden. Die Planungen und Bauarbeiten für neue Schnellbahnen nehmen Fahrt auf, das Radwegenetz wird immer umfangreicher und besser ausgebaut, die Digitalisierung ermöglicht mit neuen Techniken, wie zum Beispiel der digitalen S-Bahn, deutliche Kapazitätssteigerungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Neben diesen Meilensteinen sind es die unspektakuläreren Stellschrauben, die die Attraktivität des ÖPNV erhöhen, den Hamburg-Takt ermöglichen und damit den Hamburger:innen den Umstieg vom Auto erleichtern. Eine dieser Stellschrauben sind die Erreichbarkeit und der barrierefreie Zugang zu den Schnellbahnhaltestellen. In Sachen Barrierefreiheit tut sich hier mit Unterstützung der Freien und Hansestadt Hamburg viel: Aktuell setzt die HOCHBAHN ihr Aufzugprogramm um, und das sehr erfolgreich: 93 Prozent der U-Bahn-Haltestellen werden bis Ende 2022 barrierefrei sein, lediglich sechs Stationen sind dann noch nicht barrierefrei. Bei der S-Bahn sind nur noch sieben Haltestellen nicht barrierefrei. Diese werden nach und nach umgebaut, sodass bei der U-Bahn voraussichtlich 2026 und bei der S-Bahn 2028 der Zugang zu allen Schnellbahnstationen ohne Hindernisse möglich ist.

Durch die zunehmende Bebauungsdichte erhöht sich die Anzahl der Menschen, die im Umfeld einer der Hamburger Schnellbahnstationen leben und arbeiten. Zahlreiche Stationen verfügen aber historisch bedingt nur über einen einzigen Zugang. Im ungünstigen Fall führt dies zu längeren Umwegen. Zusätzliche Zugänge könnten daher den Weg zur nächsten Schnellbahnstation verkürzen und so ihren Einzugsbereich vergrößern. Auf diesen Umstand weist bereits der hvv in seiner Publikation „Auf den Standort kommt es an“ hin: „Je geringer die fußläufige Distanz zu einer Haltestelle ist, desto mehr Menschen nutzen den ÖPNV regelmäßig. Schon wenn beispielsweise der Fußweg zur Bushaltestelle mehr als 5 Minuten dauert bzw. mehr als 350 Meter lang ist, geht die ÖPNV-Nutzung spürbar zurück.“ Dieses Prinzip ist auch auf Schnellbahnhaltestellen übertragbar.

Zwei Beispiele für diese Situation seien exemplarisch genannt:

- die S-Bahn-Station Wandsbeker Chaussee, an deren südlichem Ende Richtung Pappelallee sich diverse Einrichtungen mit vielen Angestellten und Publikumsverkehr befinden, so etwa die Agentur für Arbeit, das Amt für Migration einschließlich Bußgeldstelle und die AOK-Hauptverwaltung Hamburg. Der einzige Ausgang befindet sich jedoch am nördlichen Bahnsteigende zur Wandsbeker Chaussee. Gäbe es einen zweiten Ausgang in Richtung Pappelallee, würde sich der Fußweg zu diesen Zielen um rund 250 Meter verkürzen.
- die S-Bahn-Station Hamburg-Sülldorf, an deren östlichem Ende sich neue Wohngebiete wie etwa das Klimamodellquartier Osterfeld befinden – aber kein Eingang zur S-Bahn-Station. Der Fußweg beträgt daher je nach Lage der Wohnung 400 bis 700 Meter statt 150 bis 200 Meter. Um die S-Bahn-Station zu erreichen, muss außerdem ein Bahnübergang überquert werden, der bei geschlossener Schranke noch einmal zu einer verlängerten Wegezeit führt.

An diesen und anderen Stationen würden zusätzliche Zugänge zu den Schnellbahnhaltstellen die Erreichbarkeit und damit die Attraktivität des ÖPNV für viele Hamburger:innen deutlich verbessern.

**Die Bürgerschaft möge beschließen:**

**Der Senat wird ersucht,**

1. bei oberirdischen Schnellbahnstationen mit nur einem Zugang darzustellen, ob und wie durch einen zweiten Zugang der jeweilige Einzugsbereich der Stationen vergrößert werden kann und wie viele Personen hiervon profitieren würden;
2. auf der Grundlage dieser Potenzialanalyse solche Stationen näher zu betrachten, die erwarten lassen, dass ein zweiter Zugang für besonders viele Personen den Weg zur Schnellbahn verkürzen wird;
3. die Umsetzung von zusätzlichen Zugängen bei ohnehin stattfindenden baulichen Prüfungen regelhaft auf Bedarf und Machbarkeit mitzuprüfen; sollte es hier bereits Vorschläge geben, sind diese zu benennen;
4. der Bürgerschaft bis zum 31.12.2022 zu berichten.