

# 119. FDP-Landesparteitag, 26. November 2023

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39  
40

## Antragsteller:

Junge Liberale Hamburg

**Drs.: A2302/13**

Ja  
Nein  
Enthaltungen

Angenommen  
Ja  
Nein  
Überwiesen

## Echte ÖPNV-Reform für eine liberale Mobilitätswende

Der Landesparteitag möge beschließen:

Wir Freien Demokraten Hamburg wollen für alle Bürgerinnen und Bürger die tatsächlich freie Wahl des Verkehrsmittels. Momentan ist der ÖPNV nach vielen Jahre rot-grüner „Mobilitätswende“-Regierung häufig keine echte Wahl. Unzureichendes Qualitätsmanagement, ausfallende und verspätete Bahnen und Busse, schlechte Kommunikation zu den Fahrgästen, Sicherheitsempfinden und nicht zuletzt auch das Fehlen vieler wichtiger Verbindungen. Es ist an der Zeit für eine echte Reform des Hamburger ÖPNV mit frischen Ideen und Mut, alte Glaubenssätze über Bord zu werfen.

### Anbindung

Busse sind häufig die einzige Möglichkeit für Querverbindungen zwischen den Außenbezirken. Die Aussicht, teilweise 20 Minuten und mehr auf einen Bus warten zu müssen, ist ein Hemmnis beim Umstieg auf den ÖPNV. Es muss sichergestellt werden, dass im Berufsverkehr bei jedem Bus genug Kapazitäten zur Verfügung stehen. Auf besonders belasteten Strecken sollte im Berufsverkehr der Takt erhöht oder Gelenkbusse eingesetzt werden. Querverbindungen sind zu sämtlichen Zeiten die Schwachstellen der ÖPNV-Abdeckung. Um schnell Abhilfe zu schaffen, befürworten wir den Einsatz von Express-Bussen zwischen den verschiedenen Bahn-Haltestellen außerhalb des Ring 2. Eine weitere Beschleunigung gelingt zum Beispiel mit dem Einsatz von intelligenten Ampeln mit Prioritätsschaltung. Langfristig muss jedoch das Ziel sein, die Querverbindungen mit Schienenverkehr auszubauen.

Für viele Schülerinnen und Schüler ist der ÖPNV oder die Kombination von ÖPNV und Fahrrad das Mittel der Wahl, um den täglichen Schulweg zu bestreiten. Das ist auch zu begrüßen, da „Elterntaxis“ nicht nur umweltschädlich, sondern durch ihre

41 zeitliche und örtliche Konzentration vor allem auch gefährlich für die meist jungen  
42 und verkehrsunerfahrenen Schulkinder. Gerade in den Außenstadtteilen ist die Bus-  
43 abdeckung jedoch häufig leider kaum ausreichend. Wir setzen uns deshalb dafür ein,  
44 dass in Gebieten mit schlechter Linienabdeckung zu typischen Schulbeginn und -  
45 endzeiten Sonderbusse eingesetzt werden.

46  
47 Metropolregion besser verknüpfen!

48  
49 Nicht nur innerhalb Hamburgs muss die Vernetzung verbessert werden. Hamburg  
50 lebt vom Umland. Ohne die Menschen, wie Krankenpfleger und Polizisten, die täglich  
51 pendeln, geht es nicht. Daher ist es für die FDP Hamburg besonders wichtig, den  
52 Pendlerinnen und Pendlern eine echte Alternative zum Auto zu bieten. Gerade im  
53 Süden Hamburgs fehlt eine U-/S-Bahn-Anbindung. Daher fordern wir folgende Maß-  
54 nahmen mit der entsprechenden Infrastruktur:

- 55 - Verlängerung der U4 nach Harburg
- 56 - S-Bahn nach Winsen, langfristig nach Lüneburg
- 57 - S-Bahn nach Tostedt
- 58 - Verlängerung der S-Bahn bis Schwarzenbek
- 59 - Express-S-Bahnen der Linie S21 zur Verbesserung der Anbindung von Berge-  
60 dorf. Diese sollen in einem Takt von 30 Minuten verkehren und nicht an den  
61 Stationen „Mittlerer Landweg“, „Billwerder Moorfleet“, „Tiefstack“ und „Rothen-  
62 burgsort“ halten.

63 Zudem fordern wir eine Machbarkeitsstudie bezüglich eines Regionalbahnhofs Stern-  
64 schanze. Diese soll potentielle Nutzerzahlen der nächsten Jahre berücksichtigen.  
65 Konzeptionell ist hier ein Halt der RB-Linie angedacht sowie einige HZV-Verstärker,  
66 jedoch nicht notwendigerweise der RE-Linien.

67  
68 Zusätzlich zu diesen Maßnahmen fordern wir nach der Generalsanierung der Strecke  
69 Hamburg-Berlin eine direkte Regionalzugverbindung von Hamburg nach Berlin!

## 70 **Straßenbahn**

71  
72 Wir als FDP Hamburg setzen uns für die schrittweise Einführung einer Straßenbahn  
73 ein. Dabei ist zuerst auf ein Außerhalbnetz zur Querverbindung der Außenbezirke zu  
74 setzen, danach soll nach und nach auf ein hamburgisches Gesamtnetz hingearbeitet  
75 werden. Straßenbahnen sind im Vergleich zu Bussen schneller und mit mehr Kapazi-  
76 tät ausgestattet. Gleichzeitig sind sie langfristig erheblich günstiger als U- oder S-  
77 Bahnen und können so deutlich schneller Mobilitätsbedarfe befriedigen und den  
78 ÖPNV zu einer vollumfänglichen Mobilitätsalternative zum motorisierten Individual-  
79 verkehr machen. Dabei ist die Straßenbahn kein Ersatz für die notwendigen neuen  
80 Schnellbahnlinien, sondern das notwendige leistungsfähige Bindungsglied zur Real-  
81 sierung eines echten Gesamtnetzes.

## 82 **Sicherheit und Wohlbefinden**

83  
84 Zu einer komfortablen Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln gehört auch ein angeneh-  
85 mes Raumklima. „Manchmal geht eine Heizung kaputt, manchmal funktioniert sie  
86 nicht ganz richtig.“ heißt es auf einer Informationsseite der Hochbahn zu diesem  
87 Thema. Das ist nicht unser Anspruch. Wir setzen uns für eine in Bussen flächende-

88 ckende in Zügen wo möglich energiesparende Lösung auf Basis einer zu erreichen-  
89 den Differenztemperatur gegenüber der Außenwelt ein. Dafür ist es selbstverständ-  
90 lich notwendig, dass sämtliche Klimaanlage zu jeder Zeit in Stand gehalten und re-  
91 gelmäßig gewartet werden.

92  
93 Bahnstationen mit permanenten Baustellen und hohen, dunklen Decken laden nicht  
94 zum Wohlfühlen ein. Damit die Bahnfahrt von vielen Menschen als gerne genutzte  
95 Alternative wahrgenommen werden kann, muss sich das ändern. Wir fordern für zu-  
96 künftige Stationen und Sanierungen offene Architektur mit helleren und wärmeren  
97 Farben. Darüber hinaus muss der Kreislauf der Verschmutzung (Broken Windows  
98 Prinzip) aufgehalten werden, der die Wertschätzung für unsere Bahninfrastruktur  
99 deutlich verringert. Wir schlagen dafür vor, mit einzelnen Modellbahnhöfen zu star-  
100 ten, in denen rigoros Verschmutzungen gereinigt und Beschädigungen repariert wer-  
101 den. Auf Basis dieser Erfahrungen sollen die Erfolgchancen dieser Methode evalu-  
102 iert werden. Wir fordern, dass Verschmutzungen und Vandalismus rigoros bereinigt  
103 werden. Außerdem sollen Beschädigungen repariert werden und die dafür Verant-  
104 wortlichen stärker verfolgt und zur Kasse gebeten werden. Personen, die eine Sach-  
105 beschädigung oder einen anderen Akt des Vandalismus melden, sollen in einer an-  
106 gemessenen Weise entlohnt werden.

107  
108 Vielen Fahrgästen ist der Umgang mit Notfallknopf an Bahnhöfen und dem Anzeigen  
109 von Übergriffen in Bussen und Bahnen unbekannt. Wir fordern ein Aufklärungskon-  
110 zept, mit dem über die Verwendung des Notfallknopfes am Bahnsteig und in der  
111 Bahn aufgeklärt und der Ablauf nach dem Drücken geschildert wird. Darüber hinaus  
112 fordern wir in Zusammenarbeit mit der Polizei Hamburg die Installation von QR-  
113 Codes in allen Bussen und Bahnen, die zum Formular zur Anzeigeerstattung in der  
114 Onlinewache der Polizei führen. So soll das Anzeigen von Übergriffen erleichtert wer-  
115 den. Ebenfalls soll umfassend auf den Umgang mit der neuen App „SafeNow“ hingew-  
116 wiesen werden.

117  
118 Nicht zu unterschätzen für das individuelle Sicherheitsgefühl ist die regelmäßige Prä-  
119 senz von Sicherheitspersonal. Wir begrüßen die Bestrebungen, den Hauptbahnhof  
120 durch den Einsatz so genannter Quattro-Streifen sicherer zu machen. Darüber hin-  
121 aus sollte es im gesamten hvv unternehmensübergreifend nachts von 22 bis 4 Uhr in  
122 jeder Bahn in einem festgelegten Wagon Sicherheitspersonal geben, das im Notfall  
123 oder bei Unwohlsein ansprechbar ist. Die gemeldeten Vorfälle müssen in die Evalua-  
124 tion der entsprechend verantwortlichen Unternehmen einfließen.

## 125 **Zuverlässigkeit**

126  
127 Zuverlässigkeit ist eines der größten Probleme des ÖPNV in Hamburg. Eine Ver-  
128 spätung oder Ausfall im ersten Verkehrsmittel verzögert die gesamte Reise schnell  
129 um 30 Minuten oder mehr. Dies muss Betrachtung in der Qualitätssicherungsverein-  
130 barung des hvv mit den Partnerunternehmen finden. Eine fünfminütige Verspätung  
131 mag im Fernverkehr hinnehmbar sein, im Nahverkehr darf diese nicht als pünktlich  
132 gelten.

133  
134 Eine häufige Verspätungsursache insbesondere bei S- und Regionalbahnen, die von  
135 weiter außerhalb Hamburgs kommen, sind Personen, die die Fahrbahn betreten.  
136 Gleichzeitig sind gerade diese Verbindungen häufig „Lebensadern“ der entsprechen-  
137 den Gebiete, ohne die überhaupt kein öffentlicher Verkehr möglich ist. Wir setzen  
138 uns deshalb für die sukzessive Einzäunung aller von dieser Problematik betroffener

139 Gleise ein. Zusätzlich setzen wir uns am Bahnsteiganfang und -ende für Barrieren  
140 ein, die nur noch Bahnpersonal den Zugang zu den Gleisanlagen ermöglichen.

141  
142 Langfristig streben wir die Transformation hin zu einem vollständig digitalen Fahrbe-  
143 trieb an. Nach erfolgreicher Beendigung des momentanen Probebetriebs von ECTS  
144 auf der Strecke der S21 soll dies flächendeckend eingeführt werden. Zudem fordern  
145 wir, die Gleise vorerst nur in Tunneln auch an Bahnhaltstellen zu versperren und die  
146 Fahrgäste punktuell durch automatisierte Türen in die Bahnen einsteigen zu lassen.  
147 Dafür sollen schon bei jetzt anstehenden Stationssanierungen entsprechende Vor-  
148 kehungen getroffen werden.

149  
150 Die Qualität des Nahverkehrs, gerade in Bezug auf die Regionalbahnen, wird sich  
151 langfristig nur verbessern, wenn die Infrastruktur ausgebaut wird. Dieser Ausbau  
152 muss schnellstmöglich vorangetrieben werden.

153  
154 Eine fundierte Entscheidungsfindung und eine kreative Problemlösung in dieser The-  
155 matik erfordern eine verlässliche Datenbasis. Diese ist momentan nur unzureichend  
156 gegeben. Deshalb fordern wir, dass alle am HVV beteiligten Verkehrsträger, Ver-  
157 spätungen im Minutenbereich erfassen und die Ergebnisse transparent zugänglich  
158 machen.

#### 159 **Barrierefreiheit & Kundeninformation**

160  
161 Bei jeglicher Fahrgastinformation muss das Zwei-Sinne-Prinzip Anwendung finden,  
162 um Menschen mit sensorischen Einschränkungen eine sichere Nutzung aller Ver-  
163 kehrsmittel und den Zugang zu wichtigen Informationen zu gewähren.

164  
165 Auf Anzeigetafeln an Bahnstationen sollen jederzeit aktuelle Informationen Echtzeit-  
166 daten über Auslastung, Überpünktlichkeit, nachfolgende Bahnen, Verspätung und  
167 möglichen Ausfall übermittelt werden. Selbes soll auch in der HVV-App und über  
168 eine API auf Kartensystemen wie Google Maps einsehbar sein.

169  
170 In Bahnen und Bussen sollen über die Fahrgastinformation Informationen über aktu-  
171 elle Verspätung und Anschlussbahnen und -Busse an der nächsten Haltestelle ange-  
172 geben werden.

173

174

#### 175 **Begründung:**

176

177 Erfolgt mündlich.