**Die Studie** von 2016 ist faktenmäßig auf der Höhe der Zeit, jedoch haben sich einige zum Teil wesentliche Punkte verschoben, die hier nach Rücksprache mit Dieter Doege kurz aufgelistet werden:

**1.** Die Förderrichtlinien des Bundes haben sich geändert. 2016 war die Straßenbahn für den Bund nur förderfähig, wenn sie auf eigenem, separatem Gleiskörper fuhr. Das ist in 2022 gelockert worden. Jetzt gibt es auch Geld aus Berlin (bis zu 75 Prozent der Baukosten), wenn die Straßenbahn einfach wie zu Großelterns Zeiten ihre Gleise im Straßenraum hat, die Autos also die Gleise überfahren und mit nutzen können, wenn die Straßenbahn durch ist. Die Planung wird damit einfacher, und die Straßenbahn kann platzsparender realisiert werden. Die Straßenbahn kann so auf ihren Linien **alle** Busse ersetzen und exakt die gleichen Haltestellen anfahren wie der Bus.

**2.** Der Straßenbahntyp, mit dem die U5-Stadtbahn-[Studie](https://www.linksfraktion-hamburg.de/wp-content/uploads/2022/06/U5-Studie.pdf) von Doege/Ode (Juni 2022) plant, ist die Avenio-Niederflurstraßenbahn, die in Bremen fährt. Sie fasst 281 Fahrgäste auf 37 Metern Länge und ist 2,65 Meter breit und 70 km/h schnell.

**3.** Der Geschwindigkeitsvergleich Straßenbahn-U-Bahn fällt in der Studie von Doege/Ode aus dem Juni 2022 zugunsten der Straßenbahn aus, weil hier genau nachgerechnet wurde: Von Tür zu Tür, also inklusive aller Fußwege zum Bahnhof, im Bahnhof und zum Zielort ist die Straßenbahn im Vorteil. Die U-Bahn wird erst dann schneller, wenn die Fahrgäste über längere Strecken deutlich jenseits der 11-Kilometer-Marke von außerhalb in die Stadt hereingebracht werden. Laut letzter HVV-Fahrgasterhebung aber lag 2018 die durchschnittliche Reiseweite bei 7 Kilometern mit Bahnen und 3 Kilometern mit Bussen.

**4.** Den Kilometerpreis für die Straßenbahn geben Doege/Ode in ihrer U5-Straßenbahn-Studie 2022 mit 25,2 Millionen Euro an. Der erste Teilabschnitt der U5 (U5-Ost) kostet laut Senat 310 Millionen Euro pro Kilometer. Laut Doege/Ode wäre der Richtwert von 25 Millionen Euro pro km auf die Straßenbahnlinie 13 übertragbar. Für die Streckenabschnitte, die heute eine eigene Busspur haben, läge er darunter. Allerdings sollte laut Herrn Doege für den Bahnhof Wilhelmsburg "eine teure Lösung gewählt werden, weil in der hochwertigen Gestaltung dieses Knotenpunkts eine große Chance für die weitere Aufwertung des Stadtteils liegt." Das könnte den Preis über die 25,2 Millionen Euro pro Kilometer treiben.

**5**. Durch größere Lkw hat sich gegenüber 2016 die Zahl der notwendigen Lkw-Fahrten für den Bodenaushub/die Erdbewegungen beim U-Bahn-Bau reduziert. Statt 7.200 Fahrten sind jetzt pro Kilometer U-Bahn-Strecke „nur noch“ 6.000 Lkw-Fahrten für den Abtransport des Aushubs erforderlich.

**Außerdem noch folgende Kostenüberlegung:** Schon der erste Bauabschnitt der U5 (5,8 km Länge) soll laut Senat 1,84 Milliarden Euro kosten. Demgegenüber steht das komplette vorgeschlagene Straßenbahnnetz mit 53 km Länge für 1,3 Milliarden Euro. Bleiben gut 500 Millionen Euro Ersparnis übrig. Die Linie 13 wäre 15 km lang, wäre also für 15x25 Millionen = 375 Millionen Euro zu bauen. Blieben also immer noch 125 Millionen Euro übrig. Wobei die Straßenbahn förderfähig wäre (der Bund trägt bis zu 75 Prozent der Baukosten), die U-Bahn laut Senat zumindest im ersten Bauabschnitt (U5-Ost) nicht - der Kosten-Nutzen-Effekt der U-Bahn ist für eine solche Förderung viel zu gering.