



Stadtbahn Hamburg

22. November 2010

Pressekonferenz zur Einführung einer Niederflurstadtbahn

Anja Hajduk, Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt

Günter Elste, Vorstandsvorsitzender HOCHBAHN



Behörde für
Stadtentwicklung
und Umwelt

Anja Hajduk
Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt

Was entscheidet der Senat?

- Mitteilung an die Bürgerschaft über den Stand der Planungen:
 - Vorbereitung des Baus des 1. Bauabschnittes von Bramfeld bis zur Kellinghusenstraße
 - Beginn der Genehmigungsplanung für den 2. Bauabschnitt von der Kellinghusenstraße bis zum Bahnhof Altona
 - Vertiefende Netzuntersuchung zur Festlegung des 3. und 4. Bauabschnitts

Warum brauchen wir die Stadtbahn?

- Fahrgastzahlen steigen seit Jahren (10 Prozent seit 2005)
- Bestehende Kapazitäten des ÖPNV reichen z.T. schon heute nicht aus
- Ein höherer Anteil des ÖPNV entlastet die Stadt
- Die Stadtbahn ist komfortabel, schnell und leistungsfähig
- Die Stadtbahn ist ökonomischer als U- und S-Bahn
- Die Stadtbahn ist ökologisch sinnvoll
- Die Stadtbahn ergänzt bedarfsgerecht das vorhandene Schienennetz

Nutzen / Kosten für Linie Bramfeld – Altona

- Bundesweit standardisierte Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens als Voraussetzung für Förderung nach GVFG
- Antrag ist bereits beim Bund angemeldet, kann aber formal erst voraussichtlich im Frühjahr 2011 nach Anhörung im Planfeststellungsverfahren gestellt werden
- Betrachtet wurde u.a.:
 - Verlagerung von ca. 12.150 Fahrten vom Auto auf den ÖPNV pro Tag
 - bis zu 74.000 prognostizierte Fahrgäste pro Tag auf der Strecke
 - erwartete deutliche Zunahme gegenüber prognostiziertem Busverkehr
 - voraussichtlich 2.650 Tonnen weniger CO₂ im Jahr
- Nutzen-Kosten-Faktor von 1,18 belegt Nutzen der Maßnahme

Ergebnisse der Kostenberechnung

Die **Kosten für den 1. Bauabschnitt (7,7 km)** setzen sich wie folgt zusammen:

• Planung	18 Mio. Euro
• Herstellung der Stadtbahnstrecke gesamt:	211 Mio. Euro
davon:	
• Baukosten (netto)	152 Mio. Euro (19,7 Mio. Euro/km)
• Ausführungsplanung	16 Mio. Euro
• Übergeordnete Leistungen / Grunderwerb	15 Mio. Euro
• Umsatzsteuer	13 Mio. Euro
• Unvorhergesehenes (10% der Baukosten)	15 Mio. Euro
• Betriebshof einschließlich Zufahrt	61 Mio. Euro
• Fahrzeuge	48 Mio. Euro
<hr/>	
Summe Kosten:	338 Mio. Euro

Finanzierungsplanung

Die Kosten des 1. Bauabschnitts, des Betriebshofs und der Fahrzeuge in Höhe von **338 Mio. Euro** sollen wie folgt finanziert werden :

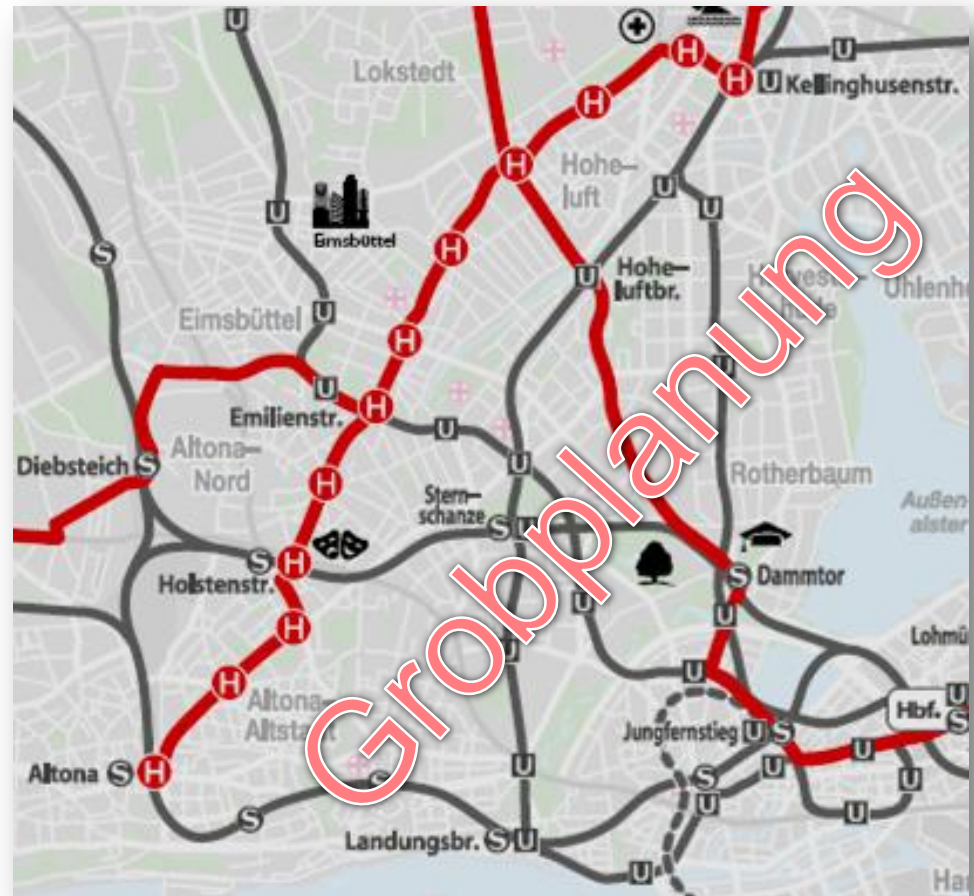
- **HOCHBAHN** **109 Mio. Euro**
Betriebshof einschließlich Zufahrt, Fahrzeuge
- **Anteil Hamburgs** **229 Mio. Euro**

-
- Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz * - 26 Mio. Euro
 - Mittel nach dem Entflechtungsgesetz * - 72 Mio. Euro
 - Erwartete Förderung aus Mitteln des GVFG-Bundesprogramms - 74 Mio. Euro
 - **Verbleiben für den Allgemeinen Hamburger Haushalt** **57 Mio. Euro**

* zweckgebunden für den ÖPNV

Beginn Genehmigungsplanung 2. Bauabschnitt

- Kellinghusenstraße – Altona
- ca. 6,1 km Strecke
- voraussichtlich 11 Haltestellen
- ca. 16 min Fahrzeit
- 9 Fahrzeuge
- Voller verkehrlicher Nutzen der Linie
- Geschätzte Kosten (auf Grundlage der Kostenberechnung 1. Abschnitt): 203 Mio. Euro



3. und 4. Bauabschnitt

- Vorläufige Berechnungsgrundlage: Zwei Bauabschnitte von je 7 Kilometern
- Welche Bauabschnitte dies sein können, wird Gegenstand der vertiefenden Netzuntersuchung sein
- Berücksichtigung der Planungs- und Baumittel in der Finanzplanung (berücksichtigt in Finanzplanung sind Gesamtkosten in Höhe von 469 Mio. Euro für den 3. und 4. Bauabschnitt)
- Start der Realisierung noch im Rahmen der bestehenden GVFG-Förderung möglich
 - Planung des dritten Bauabschnitts ab 2013 möglich
 - Planung des vierten Bauabschnitts ab 2016 möglich

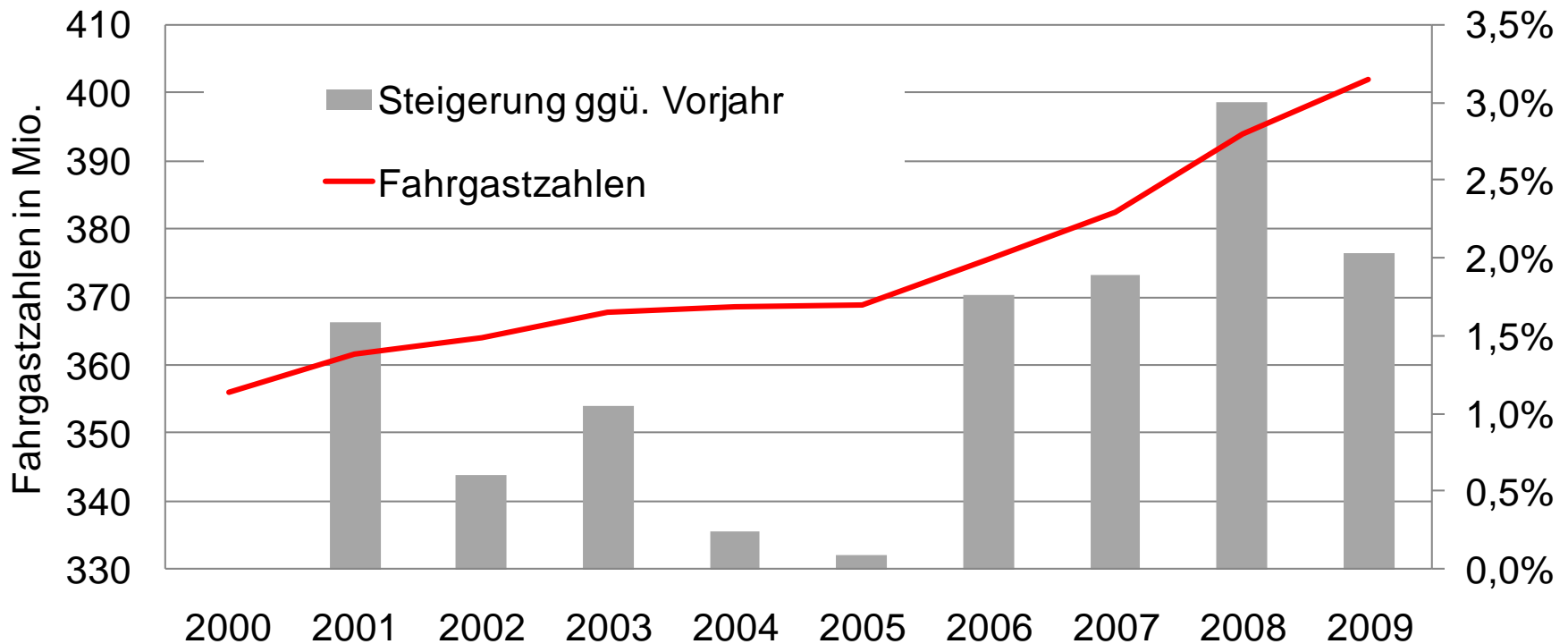
Verteilung der Hamburger Kosten 1. – 4. Bauabschnitt

- Gesamt geschätzt für allgemeinen Hamburger Haushalt: 394 Mio. Euro
- In der Finanzplanung berücksichtigt über das Jahr 2018 hinaus
- Jährliche Raten im Hamburger Haushalt zwischen 2 und 43 Mio. Euro
- GVFG-Förderung des Bundes ist Voraussetzung für Realisierung
- Erneute Befassung von Senat und Bürgerschaft jeweils bei Erreichen der erforderlichen Planungstiefe je Bauabschnitt
- Wirtschaftlichkeit der Stadtbahn steigt mit zunehmender Netzgröße

Günter Elste

Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hochbahn AG

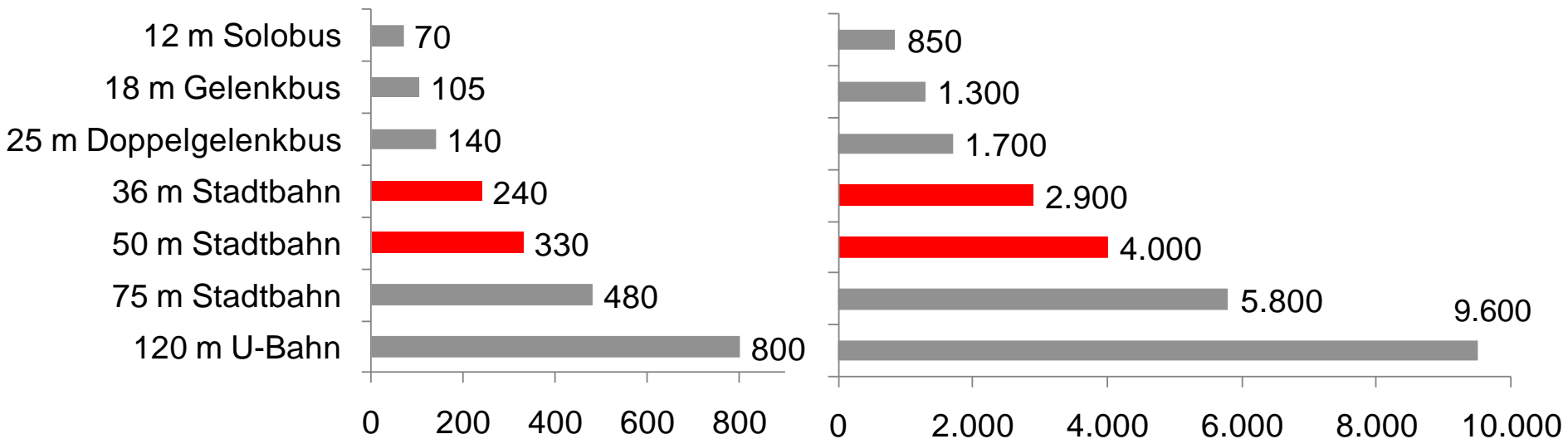
Steigende Fahrgastzahlen erfordern einen Ausbau des ÖPNV in Hamburg



Für jedes Fahrgastaufkommen gibt es ein optimales Verkehrsmittel

Platzkontingent

Kapazität im 5 Min.-Takt pro Stunde und Richtung



Verkehrliche Vorteile der Stadtbahn gegenüber ÖPNV mit Bussen

- Bedarfsgerechte Kapazität
- Höhere Reisegeschwindigkeiten
- Verbesserte Pünktlichkeit
- Höherer Komfort
- Durchgängige Barrierefreiheit des Gesamtsystems
- Effizientere Betriebsführung
- Niedrigerer spezifischer Energieverbrauch

Der Bau der Stadtbahn ist eine Investition in die gesamte Verkehrsinfrastruktur

Auswertung Flächenanteile (gerundet):		
Bahnkörper und Haltestellen	55 000 m ²	25 %
Straßenverkehrsfläche	105 000 m ²	50 %
Radverkehrsanlagen	23 000 m ²	10 %
Nebenanlagen (Gehwege, Parkstände, Grünflächen)	34 000 m ²	15 %

Weitere Beispiele für Infrastrukturinvestitionen

- 37 neue moderne Ampelanlagen mit verkehrsabhängiger Steuerung
- Um-/ Neubau von 4 Straßenbrücken (incl. Betriebshofzufahrt)
- Erneuerung von Wasser-, Siel-, Fernwärme-, Strom und Telekommunikationsleitungen

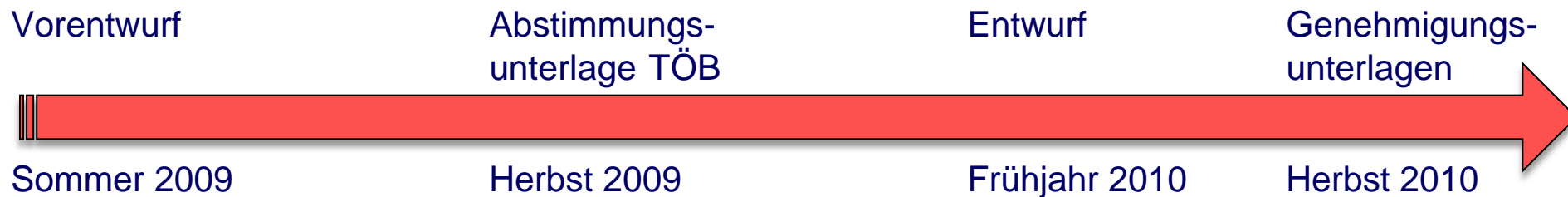
Ein Verzicht auf die Stadtbahn bedeutet:

- Investitionen in zusätzliche Busse mit geringerer Kapazität und Lebensdauer im Vergleich zur Stadtbahn
- Dennoch Verschlechterung der Angebotsqualität im ÖPNV
- Investition in die Infrastruktur Bus (z.B. Abstell- und Werkstattstandorte)
- Geringere Steigerung der Fahrgeldeinnahmen
- Höherer Personalbedarf
- Höherer spezifischer Energieverbrauch bei steigenden Kraftstoffpreisen
- Höhere Lärm- und Abgasemissionen

Bisheriger Planungsverlauf

In allen Planungsphasen wurden verschiedene Interessen und Nutzungsansprüche aufgenommen und im Rahmen eines intensiven Abwägungsprozesses berücksichtigt:

- Individual- und Wirtschaftsverkehr
- Fußgänger- und Radverkehr
- ÖPNV
- Parken / Liefern / Laden
- Städtebau / Aufenthaltsqualität
- Umwelt / Stadtgrün
- Versorgungsleitungen
- Private Belange
- Kosten



Anja Hajduk
Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt

Wie geht es weiter?

- Einleitung Planfeststellungsverfahren ist erfolgt
- Befassung der Bürgerschaft ab jetzt
- Anhörung im Planfeststellungsverfahren Frühjahr 2011
- Ende Planfeststellung (bei optimalen Verlauf) Ende 2011
- Baubeginn frühestens erstes Halbjahr 2012

Bürgerforum Stadtbahn

- *„Ein Großprojekt im städtischen Umfeld – wie die Einführung der Stadtbahn – ist auf breite Zustimmung in der Bevölkerung angewiesen. Die rechtlich vorgegebenen Verfahren allein reichen nicht aus, um diese Zustimmung zu gewährleisten. Der Senat wird daher in den nächsten Monaten einen breiten Diskussionsprozess initiieren, der die Bürgerinnen und Bürger und Institutionen der gesamten Stadt einbezieht. Dort sollen das Vorhaben insgesamt und die Einzelheiten der Planung umfassend vorgestellt und erörtert werden.“*



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit