

Große Anfrage

der Abgeordneten Michael Neumann, Ingo Egloff, Britta Ernst, Dr. Dorothee Stapelfeldt, Dr. Peter Tschentscher, Karin Timmermann, Elke Badde, Jan Balcke, Ksenija Bekeris, Thomas Böwer, Ole Thorben Buschhüter, Wilfried Buss, Bülent Ciftlik, Gabi Dobusch, Anja Domres, Dr. Andreas Dressel, Barbara Duden, Gunnar Eisold, Günter Frank, Andy Grote, Uwe Grund, Metin Hakverdi, Dirk Kienscherf, Rolf-Dieter Klooß, Martina Koeppen, Anne Krischok, Philipp-Sebastian Kühn, Gerhard Lein, Arno Münster, Dr. Michael Naumann, Christel Oldenburg, Dr. Mathias Petersen, Ties Rabe, Wolfgang Rose, Andrea Rugbarth, Dr. Monika Schaal, Dr. Martin Schäfer, Jana Schiedek, Stefan Schmitt, Sören Schumacher, Karl Schwinke, Carola Thimm, Juliane Timmermann, Carola Veit, Thomas Völsch (SPD) und Fraktion vom 06.05.08

und Antwort des Senats

Betr.: Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs

Hamburg verfügt nach Jahrzehnten vorausschauender Investitionen in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bereits heute über ein sehr gut ausgebautes Netz öffentlicher Verkehrsmittel. Gleichwohl gibt es weiteren Verbesserungsbedarf, vor allem dort, wo Lücken im Schnellbahnnetz existieren.

So ist der Sprung über die Elbe zur verbesserten verkehrlichen Anbindung der Elbinsel Wilhelmsburg bis nach Harburg zum Beispiel ebenso wünschenswert wie auch die längst überfällige Schienenanbindung der Großraumsiedlungen Steilshoop und Osdorfer Born. Ebenso sollte eine Anbindung der Arenen im Volkspark, die bislang noch nicht über einen Schnellbahnanschluss verfügen, in Angriff genommen werden,

Mithilfe einer modernen Form der Straßenbahn lassen sich erheblich kostengünstiger als mithilfe von U- oder S-Bahn Lücken im Schnellbahnnetz Hamburgs schließen. Eine weitgehend auf eigener Trasse verkehrende Stadtbahn könnte gegenüber Busverkehren deutliche Kapazitätsverbesserungen bringen, wäre mit modernen Niederflurfahrzeugen attraktiv und könnte eine wesentlich dichtere Erschließungsfunktion wahrnehmen als U- und S-Bahnen, mit ihren weit auseinander liegenden und nicht selten mit aufwendigen Treppenanlagen versehenen Haltestellen.

Bestrebungen seitens der SPD-Bürgerschaftsfraktion zur Einrichtung einer Stadtbahn wurden in den vergangenen Jahren vom Senat vor allem mit dem Argument zurückgewiesen, dass bestehende Infrastrukturen nicht zu nutzen seien und damit ein derartiges Verkehrsmittel in Relation zum Nutzen zu kostenintensiv sei.

Der damalige SPD-geführte Senat hatte ein 40 Kilometer umfassendes Stadtbahn-Kernnetz erarbeitet und war im Jahre 2001 kurz davor, das Planfeststellungsverfahren für die erste Strecke von der Innenstadt nach Steils-

hoop und Bramfeld zu eröffnen. Hieran sollte umgehend wieder angeknüpft werden. Zudem wären Erweiterungsmöglichkeiten und -notwendigkeiten dieses Kernnetzes, zum Beispiel zur besseren Anbindung des Osdorfer Born, Lurups und der Arenen im Volkspark, zu prüfen und gegebenenfalls voranzutreiben.

Alternativ zu diesem weiteren eigenständigen Verkehrssystem hat die Hamburger Hochbahn kürzlich die Idee zu einer Art U-Stadtbahn entwickelt, mit der eine Anbindung der benannten Gebiete kostengünstig und vor allem zügig zu realisieren sein könnte.

Im Februar 2008 äußerte Senator Gedaschko, dass sich die Hamburger Hochbahn mit ihren Überlegungen zur Einrichtung der sogenannten U-Stadtbahn auf dem richtigen Weg befinde, da im Vergleich zu einer reinen Stadtbahn keine vollkommen neue Infrastruktur geschaffen, sondern die bestehende mitgenutzt werden könne, was nicht nur die Realisierung erheblich beschleunige, sondern auch die Kosten verringere.

Wie der Presse Ende März zu entnehmen war, hat die Hamburger Hochbahn AG in einen konkreten Vorschlag die Erweiterung des U-Bahnnetzes mithilfe einer U-Stadtbahn vorgeschlagen. Diese Planung sah insgesamt sechs Erweiterungen des U-Bahnnetzes mithilfe einer U-Stadtbahn mit einer Streckenlänge von insgesamt 80 km vor.

Wir fragen den Senat:

I. Stadtbahnssystem

1. Beabsichtigt der Senat oder die zuständige Fachbehörde umgehend konkrete Planungen zur Realisierung einer Stadtbahn aufzunehmen?
2. Wenn ja, wird es sich dabei ausschließlich um ein klassisches Niederflur-Stadtbahnssystem, wie es der frühere Senat im Jahre 2001 plante, oder auf bestimmten Streckenabschnitten auch um eine sogenannte U-Stadtbahn handeln?

Ja. Es ist vorgesehen, eine Niederflurstadtbahn einzuführen.

3. Wie konkret sind in diesem Zusammenhang die Überlegungen zur Schienenanbindung von Steilshoop?
 - a) Wie ist die Streckenführung und welche Haltestellen wird es voraussichtlich geben?
 - b) Mit welchen Investitionskosten rechnet der Senat oder die zuständige Fachbehörde für diese Strecke?
 - c) Wann ist voraussichtlich mit der Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens zu rechnen und zu wann plant der Senat oder die zuständige Fachbehörde die Inbetriebnahme?
 - d) Mit welchem Fahrgastaufkommen rechnet der Senat oder die zuständige Fachbehörde auf dieser Strecke?

Die bis zum Jahr 2001 erarbeiteten Unterlagen bedürfen der Sichtung und einer eingehenden Überprüfung sowie planerischen Anpassung insbesondere im Hinblick auf die bauliche, verkehrliche und demographische Entwicklung entlang der seinerzeit geplanten Strecken, aber auch hinsichtlich einer zeitgemäßen Ausstattung und technischen Ausrüstung des Systems. Diese Überprüfung kann gegebenenfalls auch Veränderungen der seinerzeit gewählten Streckenführung notwendig machen. Vor Abschluss dieser Überprüfung und Überarbeitung der Unterlagen sind belastbare Aussagen zu Streckenführung, Haltestellen, Kosten, Terminen, Fahrgastaufkommen et cetera nicht möglich.

4. *Plant der Senat oder die zuständige Fachbehörde, die U-Bahn in die Hafencity weiter Richtung Süden zu führen, oder wie soll sonst der Sprung über die Elbe von der Hafencity über Wilhelmsburg bis nach Harburg stattfinden?*
- a) *Welches Bahnsystem ist für diese Strecke vorgesehen?*
 - b) *Wie ist die Streckenführung und welche Haltestellen wird es voraussichtlich geben?*
 - c) *Gibt es in der Fachbehörde verschiedenen Szenarien für die Planungen, wenn ja welche?*
 - d) *Mit welchen Investitionskosten rechnet der Senat oder die zuständige Fachbehörde für diese Strecke?*
 - e) *Gibt es in der zuständigen Fachbehörde verschiedene Kostenszenarien, wenn ja, welche?*
 - f) *Wann ist voraussichtlich mit der Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens zu rechnen und zu wann plant der Senat oder die zuständige Fachbehörde die Inbetriebnahme?*
 - g) *Mit welchem Fahrgastaufkommen rechnet der Senat oder die zuständige Fachbehörde auf dieser Strecke?*

Federführend durch die zuständige Behörde wird zurzeit von der Hamburger Hochbahn AG unter Beteiligung der S-Bahn Hamburg GmbH und des Hamburger Verkehrsverbundes eine verkehrliche Untersuchung zur Anbindung der östlichen Hafencity mit dem geplanten Chicago Square sowie des Kleinen Grasbrook an den ÖPNV durchgeführt. Entwickelt und nach verkehrlichen Kriterien bewertet werden unterschiedliche Varianten der Erschließung durch U-Bahn, S-Bahn, Bus sowie verschiedene Kombinationen der drei Systeme. Ein wichtiges Bewertungskriterium stellt die Eignung der Lösungsvarianten für eine Weiterführung nach Wilhelmsburg dar. Die aus dieser Bewertung hervorgehenden Varianten werden dann in einem nächsten Schritt einer eingehenden Machbarkeitsstudie unterzogen. Vor Abschluss dieser Untersuchungen sind Aussagen zu Bahnsystemen sowie zur voraussichtlichen Streckenführung, möglichen Haltestellen, Szenarien, Kosten, möglichen Terminen und zum Fahrgastaufkommen nicht möglich.

5. *Ist beabsichtigt, mithilfe einer Stadtbahn auch*

- a) *den Osdorfer Born und*
- b) *die Arenen im Volkspark*

verkehrlich besser anzubinden oder welche Optimierung der ÖPNV-Anbindung schlägt der Senat oder die zuständige Fachbehörde alternativ vor?

6. *Welche Streckenführungen für Stadtbahnen sind aus Sicht des Senats oder der zuständigen Fachbehörde darüber hinaus denkbar (bitte den Streckenverlauf skizzieren, gegebenenfalls den Ort der Ausfädelung aus dem U-Bahnnetz und mögliche zukünftige Haltestellen auf den einzelnen Linien benennen)?*

Die Anbindung des Osdorfer Born und der Arenen im Volkspark ist nach derzeitigen Planungen nicht Bestandteil des vorrangig zu realisierenden betriebswirtschaftlich sinnvollen 40-km-Netzes. Inwieweit eine Anbindung dieser Ziele und darüber hinaus weiterer Strecken verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist, muss gegebenenfalls in einer später durchzuführenden Untersuchung nachgewiesen werden.

Für eine kurzfristige Verbesserung der Anbindung des Osdorfer Born ist vorgesehen, mit Beginn des Winterfahrplans im Dezember 2008 die Metrobuslinie 3 vom Schenefelder Platz aus über Bornheide und Rugenbarg durch den Osdorfer Born zu verschwenken und bis zum Rathausplatz zu führen. Die Siedlung soll dabei durch vier Haltestellen erschlossen werden.

7. *Gibt es bei den geplanten Strecken eine Prioritätenliste und wie sieht diese aus? Mit anderen Worten, wann ist gegebenenfalls mit einer endgültigen Entscheidung zum Bau der unter Nr. 3 – 6 genannten Strecken zu rechnen, zu wann strebt der Senat oder die zuständige Fachbehörde den Beginn der jeweiligen Planfeststellungsverfahren, den Baubeginn und die Inbetriebnahme an? (Bitte für jede Strecke einzeln auflühren.)*

Ausgehend vom Betriebshof im Ohlsdorfer Gleisdreieck soll als erstes der Streckenabschnitt von Steilshoop bis Borgweg gebaut werden. Im Übrigen siehe Antworten zu 3. bis 3. d), 4. bis 4. f) und 5. a) bis 6.

8. *Welche Vor- beziehungsweise Nachteile sprechen nach Einschätzung des Senats oder der zuständigen Fachbehörde für beziehungsweise gegen die beiden jeweiligen Systeme („klassische“ Stadtbahn beziehungsweise U-Stadtbahn)?*

Beide Systeme erlauben barrierefreie Zugänge zu den Fahrzeugen und hohen Fahrgastkomfort. Zu den Hauptvorteilen der Niederflurstadtbahn im Vergleich zur kombinierten U- und Stadtbahn zählen:

- Es gibt keine Zwangsausfädelungspunkte aus einem vorhandenen Netz, sondern das Stadtbahnnetz kann uneingeschränkt der Nachfrage entsprechend gestaltet werden.
- Komplizierte und aufwändige Ausfädelungsbauwerke sind nicht erforderlich.
- Der Betrieb kann flexibler gestaltet werden.
- Die Fahrzeuge sind voll entwickelt auf dem Markt verfügbar.

Als Vorteile einer kombinierten U-/Stadtbahn sind zu nennen:

- Die eng bebauten inneren Stadtteile werden auf den vorhandenen
- U-Bahngleisen unterfahren, es werden somit Nutzungskonflikte zwischen Stadtbahn und den anderen Nutzungsansprüchen sowie baustellenbedingte Beeinträchtigungen in den hochverdichteten Stadtbereichen vermieden.
- Je nach Netzstruktur entfallen Umsteigevorgänge.

Nachteile sind:

- Verspätungen aus der teilweise auch im Straßenraum verkehrenden Stadtbahn werden in das bisher stabile U-Bahnsystem eingeschleppt und führen zu betrieblichen Instabilitäten und damit zu Nachteilen für alle U-Bahnutzer.
- Insgesamt ist durch die Kombination die Betriebsflexibilität sowohl bei der U-Bahn wie auch bei der Stadtbahn eingeschränkt.
- Im Straßenraum ist an den Haltestellen die Anlage von Hochbahnsteigen mit Rampen oder die Absenkung der Straße (mit teilweise aufwendiger Verlegung von Sielen und Fernwärmeleitungen) mit gravierender Beeinträchtigung des städtebaulichen Erscheinungsbildes erforderlich.
- Die Bindung an wenige vorgegebene Ausfädelungspunkte erschwert eine an die tatsächlichen Nachfragenotwendigkeiten angepasste Netzgestaltung.
- Die erforderlichen Fahrzeuge sind nicht auf dem Markt erhältlich, sondern müssen erst entwickelt werden.

9. *Wie und mit welchen Kosten ist bei einer U-Stadtbahn ein barrierefreier Einstieg entsprechend der Niederflurtechnik bei klassischen Stadtbahn-systemen erreichbar?*

10. *Werden nach dem derzeitigen Kenntnisstand alle neu einzurichtenden Haltestellen im Falle der Entscheidung für eine U-Stadtbahn barrierefrei errichtet?*

Wenn nein: Welche geplanten Haltestellen sollen barrierefrei errichtet werden?

Ein barrierefreier Einstieg ist durch die Anlage von Hochbahnsteigen mit Rampen oder die Absenkung der Gleise erreichbar. Im Übrigen siehe Antwort zu I. 1. und 2.

11. *Von welchem Unternehmen wird die Stadtbahn voraussichtlich eingeführt und betrieben? Gab es diesbezüglich bereits Gespräche mit Interessenten?*

Über das Verfahren zur Auswahl eines Betreibers muss noch entschieden werden; Gespräche mit Interessenten hat es daher noch nicht gegeben.

II. Betriebshof

1. *Wo wird der Stadtbahnbetriebshof voraussichtlich liegen?*

Der Betriebshof soll voraussichtlich im Gleisdreieck zwischen den U- beziehungsweise S-Bahnhaltestellen Sengelmannstraße, Rübenkamp und Ohlsdorf liegen.

2. *Nach Ansicht des bis zum Sommer 2001 amtierenden Senats war ein Stadtbahn-Kernnetz von insgesamt 40 km Streckenlänge vonnöten, um die Einführung eines dritten schienengebundenen Nahverkehrssystems in Hamburg (neben S- und U-Bahn), insbesondere mit Blick auf die Kosten für die Errichtung eines Stadtbahn-Betriebshofs, zu rechtfertigen. Gemäß des Koalitionsvertrags zwischen CDU und GAL wird an diese Planung offensichtlich wieder angeknüpft.*

- a) *Wie hoch werden die Kosten für die Errichtung des Betriebshofs sein?*

Konkrete Angaben sind gegenwärtig nicht möglich, siehe Antwort zu I. 3. bis 3.d).

- b) *Hält der Senat oder die zuständige Fachbehörde vor diesem Hintergrund gegebenenfalls den Bau eines lediglich 7 km langen Streckenabschnitts zwischen Winterhude und Steilshoop für wirtschaftlich vertretbar?*

- c) *Wo befindet sich nach Ansicht des Senats oder der zuständigen Fachbehörde die kritische Masse für einen solchen Betriebshof, das heißt ab welcher Streckenlänge des Stadtbahnnetzes ist dieser wirtschaftlich zu vertreten?*

- d) *Wann wird voraussichtlich das Stadtbahnnetz soweit ausgebaut sein, dass der Betrieb des Betriebshofs wirtschaftlich vertretbar ist?*

Die Wirtschaftlichkeit der Stadtbahn hängt nicht allein von der Länge des Gesamtnetzes ab, sondern insbesondere auch von der Anzahl der Fahrgäste. Insofern gibt es keine definitiv wirtschaftliche Streckenlänge und damit auch keinen vom Ausbau des Netzes abhängigen Zeitpunkt der Erreichung der Wirtschaftlichkeit.

III. Kosten

1. *Mit welchen Investitionskosten rechnet der Senat oder die zuständige Fachbehörde für das gesamte geplante Stadtbahnnetz sowie jeweils für die einzelnen Strecken?*

Konkrete Angaben sind gegenwärtig nicht möglich, siehe Antwort zu I. 3. bis 3. d).

Die Kosten pro Streckenkilometer für eine klassische unterirdische U-Bahn hängen von einer Vielzahl unterschiedlicher örtlicher Gegebenheiten ab. Ein vergleichbarer Durchschnittswert kann daher nicht gebildet werden.

2. *Im Koalitionsvertrag zwischen CDU und GAL ist zu lesen: „Ein wichtiger Faktor für die Entscheidung sind die Zuschüsse, die vom Bund im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zu erwarten sind.“ Geht der Senat oder die zuständige Fachbehörde diesbezüglich von einer Förderung durch den Bund mithilfe des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) aus? Wenn ja, in welcher Größenordnung?*

Über eine mögliche Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind mit dem Bund noch Gespräche zu führen.

3. *Welche Gespräche, mit welchen Ergebnissen oder welche Vereinbarungen hat es in den letzten vier Jahren mit dem Bund über die Finanzierung einer Stadtbahn in Hamburg gegeben?*

Keine.

4. *Vor dem Hintergrund der aktuell stattfindenden Fortschreibung des GVFG Bundesprogramms hat Hamburg beim Bundesverkehrsministerium Anfang 2008 eine U-Bahn für die Strecke Barmbek – Steilshoop – Bramfeld angemeldet. Gab es seit der Bürgerschaftswahl am 24. Februar 2008 Kontakte des Senats oder der zuständigen Behörde mit dem Bundesverkehrsministerium hinsichtlich einer alternativ zur angemeldeten U-Bahn denkbaren Förderung einer Stadtbahn auf dieser Strecke oder Teilen dieser Strecke? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?*
5. *Hat es seit der Bürgerschaftswahl im Februar 2008 Gespräche oder Vereinbarungen mit dem Bund über die Finanzierung anderer möglicher Stadtbahnstrecken in Hamburg gegeben? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?*

Über eine mögliche Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind mit dem Bund noch Gespräche zu führen.

6. *Wird der geplante – ohnehin lediglich 7 km lange – Abschnitt der neuen Stadtbahn zwischen Borgweg und Steilshoop auch bei nur geringen oder vollständig ausbleibenden Bundeszuschüssen gebaut, so wie der ehemalige Bausenator Mettbach seinerzeit davon sprach, die U 4 in die Hafencity notfalls auch ohne Bundeszuschüsse bauen zu wollen?*

Zu hypothetischen Fragen nimmt der Senat grundsätzlich nicht Stellung.

7. *Welche Kosten fallen voraussichtlich für die notwendigen Gleisbauarbeiten an (Bitte für die einzelnen Maßnahmen getrennt angeben)?*
8. *Wie viele neue Wagen müssten für jeden einzelnen Streckenabschnitt und für das geplante Stadtbahn-Gesamtnetz beziehungsweise im Falle einer Entscheidung für eine ergänzende U-Stadtbahn für die Netzerweiterung der U-Bahn angeschafft werden?*
9. *Wie viele vorhandene U-Bahnwagen müssten gegebenenfalls ergänzend für den Betrieb auch auf Strecken einer U-Stadtbahn umgerüstet werden?*
10. *Was kostet ein einzelnes neues Fahrzeug (Bitte getrennt für die unterschiedlichen Systeme angeben)?*
11. *Welche Kosten würden bei einer U-Stadtbahn pro Fahrzeug für die Umrüstung von vorhandenen U-Bahnwagen entstehen und wie hoch ist diesbezüglich der gesamte Investitionsbedarf?*
12. *Welche Kosten entstehen voraussichtlich insgesamt für Neuanschaffungen von Fahrzeugen beziehungsweise für die Umrüstung vorhandener Fahrzeuge im Rahmen des Wagenparks (Bitte für die einzelnen Maßnahmen getrennt und mit Blick auf die unterschiedlichen Stadtbahnsysteme differenziert angeben)?*

13. *Unter Berücksichtigung aller voraussichtlich entstehenden Kosten, welche Kosten entstehen demnach durchschnittlich pro Streckenkilometer (Bitte getrennt für ein eigenständiges Stadtbahnsystem, eine U-Stadtbahn und zum Vergleich auch für eine klassische unterirdische U-Bahn angeben)?*

Siehe Antwort zu III. 1.

14. *Hat der Senat oder die zuständige Fachbehörde sich diesbezüglich mit anderen Großstädten in Verbindung gesetzt, um von deren Erfahrungen profitieren zu können? Welche Erkenntnisse hat er daraus gewonnen?*
15. *Welche Kosten entstehen derzeit pro Streckenkilometer in anderen Regionen, wo ähnliche Verkehrsprojekte erfolgreich umgesetzt wurden (Bitte für die verschiedenen Regionen beziehungsweise Städte getrennt angeben)?*

Einschlägige Erfahrungen anderer Städte werden gegebenenfalls in den Planungsprozess einfließen.

16. *Gibt es zwischen den verschiedenen im Raum stehenden Stadtbahnssystemen Unterschiede bei den Betriebskosten? Wenn ja, in welcher Höhe kann man diese voraussichtlich beziffern?*
17. *Wie hoch wird voraussichtlich das Betriebskostendefizit auf den Strecken*
- a) *Borgweg – Steilshoop und*
 - b) *HafenCity – Wilhelmsburg – Harburg*
- sein?*

Siehe Antwort zu III. 1.