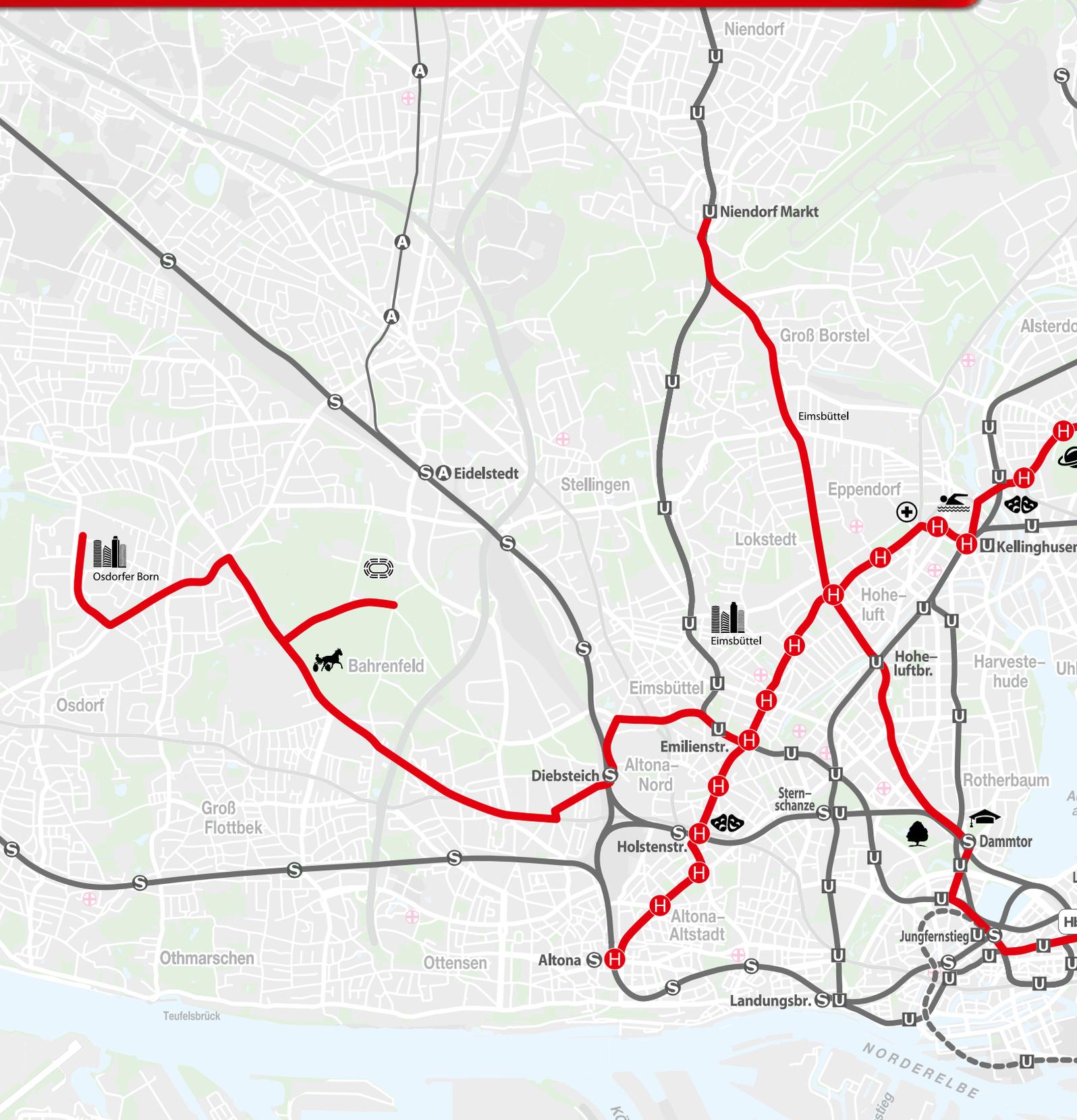




**Die Stadtbahn.
Für die Zukunft Hamburgs.**

Das geplante Stadtbahnnetz



Zeichenerklärung

Bei den angegebenen Linien handelt es sich um eine grobe Darstellung der Trassenkorridore, innerhalb derer die Stadtbahntrasse als Ergebnis künftiger Detailplanungen auch auf anderen als den im Plan dargestellten Straßenzügen verlaufen kann. Auch die bildlichen Darstellungen zeigen lediglich einen Planungsstand.

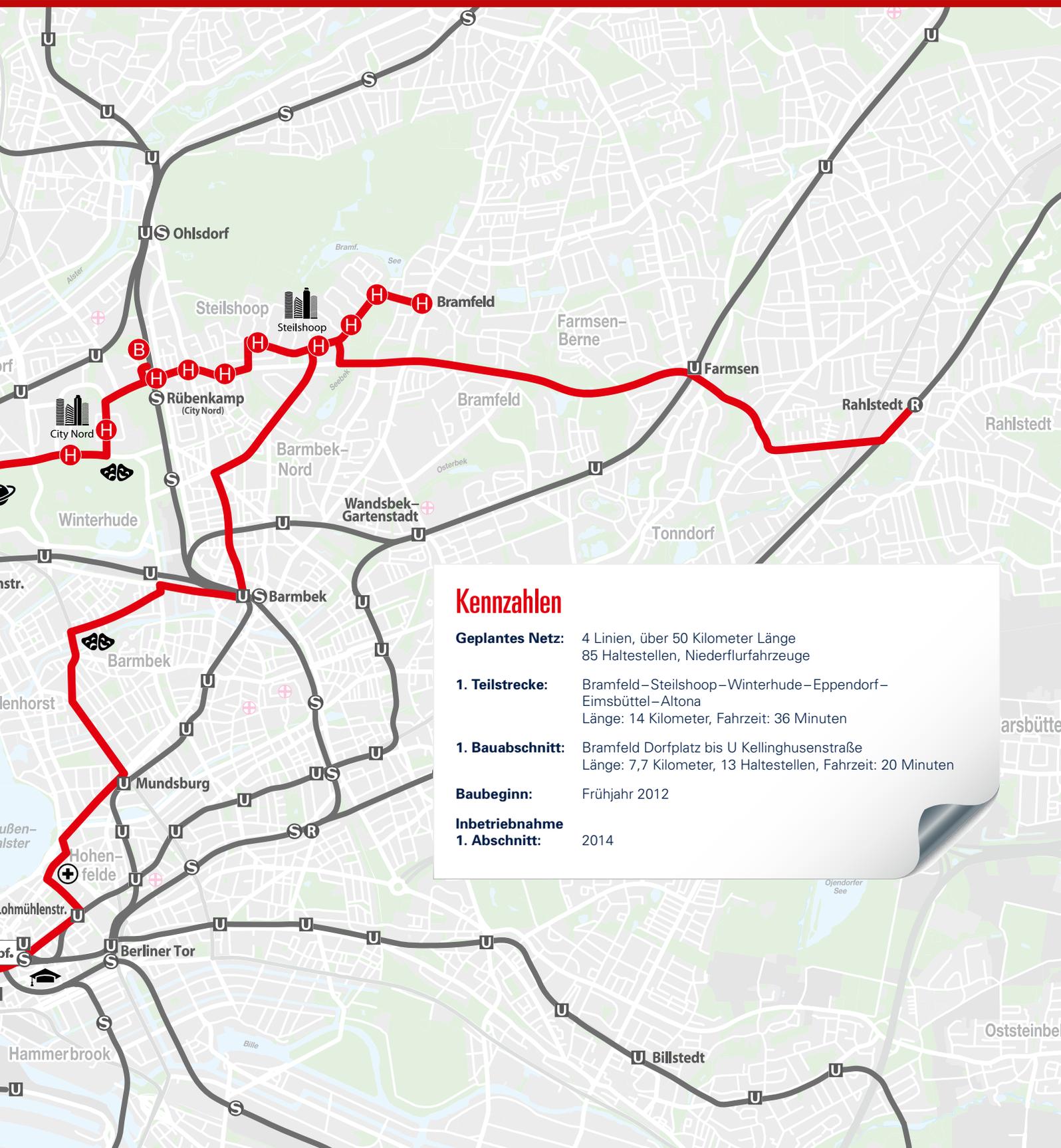
H Haltestellen des ersten Teilnetzes

B Betriebsshof

— Zielnetz Stadtbahn

— Schnellbahnnetz

- - - U4 (in Bau)



Kennzahlen

- Geplantes Netz:** 4 Linien, über 50 Kilometer Länge
85 Haltestellen, Niederflurfahrzeuge
- 1. Teilstrecke:** Bramfeld–Steilshoop–Winterhude–Eppendorf–
Eimsbüttel–Altona
Länge: 14 Kilometer, Fahrzeit: 36 Minuten
- 1. Bauabschnitt:** Bramfeld Dorfplatz bis U Kellinghusenstraße
Länge: 7,7 Kilometer, 13 Haltestellen, Fahrzeit: 20 Minuten
- Baubeginn:** Frühjahr 2012
- Inbetriebnahme
1. Abschnitt:** 2014

- | | | | |
|-----------------|-----------------------------|------------------|-------------------|
| U-Bahn | Arenen | Großwohnsiedlung | Planten un Blumen |
| S-Bahn | Kultureinrichtung | Schwimmbad | Krankenhaus |
| AKN | Universität, Fachhochschule | Trabrennbahn | Planetarium |
| Regionalverkehr | | | |



Eine lebendige Metropole muss beweglich sein. Hamburgs Bürgerinnen und Bürger können ein hervorragendes öffentliches Nahverkehrsangebot nutzen. Das soll auch in Zukunft so sein. Darum baut Hamburg die Stadtbahn.

Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Nahverkehr wachsen stetig, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen werden vielfältiger und individueller. Die Stadtbahn wird dort, wo heute MetroBus-Linien an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen, neue leistungsfähige Verbindungen schaffen. Sie wird Stadtteile, die bisher nur schlecht vom Nahverkehr versorgt sind, optimal an das bestehende U- und S-Bahn-Netz anbinden.

Die Stadtbahn bietet ihren Fahrgästen einen bisher ungekannten Komfort. Sie ist schnell, leise, komfortabel und barrierefrei. Viele Menschen wird das dazu bewegen, vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen. Der Bau der Stadtbahn ist auch ein wichtiger Schritt, um den Verkehr in Hamburg umweltfreundlicher und klimaverträglicher zu machen. Wir nutzen darum auch die Chance, mit dem Bau der Trasse den gesamten Straßenraum neu zu gestalten, um bessere Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer und ein schöneres Umfeld für die Anwohner zu schaffen.

Auch unter ökonomischen Gesichtspunkten ist die Entscheidung für die Stadtbahn richtig. Der Bau einer U-Bahn wäre um ein Vielfaches teurer. Mit ihren Betriebskosten bleibt die Stadtbahn sogar noch unter denen eines vergleichbaren Busangebots.

Viele Metropolen erkennen heute diese Vorteile und führen moderne Stadtbahnsysteme ein. Zu Anfang des letzten Jahrhunderts zählte Hamburg mit dem Bau der U-Bahn zu den Pionieren unter den europäischen Großstädten. Etwas mehr als fünfzig Jahre später gründete sich hier der weltweit erste Verkehrsverbund. Heute sichern wir uns mit der Entscheidung für die Stadtbahn den Anschluss an die Zukunft – alle Hamburgerinnen und Hamburger werden davon profitieren.

Anja Hajduk

Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt
der Freien und Hansestadt Hamburg



Bitte einsteigen!

Mobilität für die Zukunft	6
Ein neues Lebensgefühl für Hamburg	8
Mehr Qualität für die Quartiere	10
Eine intelligente Verkehrsführung	12
Haltestellen und Städtebau	14
Fahrzeuge und Umweltschutz	16
Vom Planen zum Fahrplan	18
Gutachten und Baumaßnahmen	20
Der erste Bauabschnitt	22
Projektdetails im Überblick	25

Umfassende Informationen zum Planfeststellungsverfahren und zu den Auslegungsstellen finden Sie im Internet unter

<http://stadtbahn.hochbahn.de>

Hier haben wir unter anderem die Erläuterungsberichte und Lagepläne veröffentlicht.



Die ideale Ergänzung: So bleibt Hamburg mobil.

Ein maßgeschneidertes Mobilitätsangebot ist in einer internationalen Metropole wie Hamburg ein wichtiger Standortfaktor. Ob zur Schule, zur Arbeit oder in der Freizeit – der öffentliche Personennahverkehr sichert die notwendige Flexibilität des modernen Lebens. An einem durchschnittlichen Werktag bewegen sich rund 2,2 Millionen Fahrgäste mit Bussen und Bahnen durch die Metropole. Innerhalb der letzten fünf Jahre haben die Fahrgastzahlen im Hamburger Stadtgebiet um rund 10 Prozent zugenommen. Die kontinuierlich steigende Nachfrage bringt das Bussystem bereits heute stellenweise an seine Kapazitätsgrenzen – und die Möglichkeiten einer Ausweitung auf den stark frequentierten MetroBus-Linien sind in den Hauptverkehrszeiten nahezu ausgeschöpft.

Das Fahrgastpotenzial ist hier allerdings nicht groß genug, um zusätzliche U- oder S-Bahn-Linien zu betreiben. Außerdem ist der U-Bahn-Bau um ein Vielfaches teurer als der Stadtbahnbau. Wie in anderen modernen Metropolen ist deshalb die Stadtbahn die ideale Ergänzung: Sie schließt die Kapazitätslücke zwischen Bus und Schnellbahnen und kann durch weitere Taktverdichtungen außerdem die steigende Nachfrage der Zukunft bewältigen. Schneller, komfortabler und leistungsfähiger als der Bus bedient die Stadtbahn die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Hamburger.

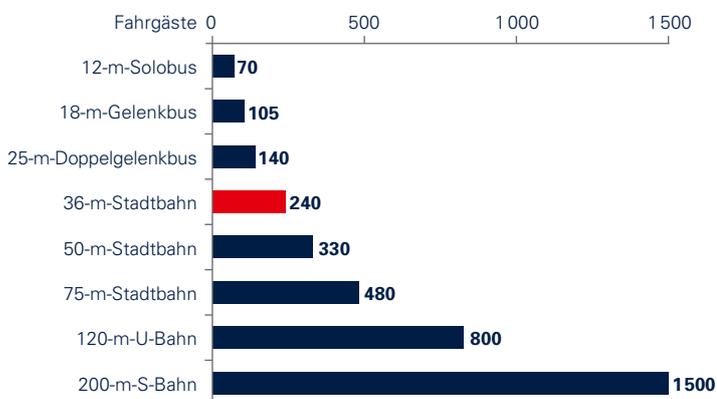
Voraussichtlich 2014 wird die erste Stadtbahn durch Hamburg fahren. Parallel soll die gesamte Trasse Schritt für Schritt weitergeplant werden. Das Ziel ist ein rund 50 Kilometer langes dicht geknüpftes Stadtbahnnetz, mit dem Hamburg auch in Zukunft mobil bleibt.



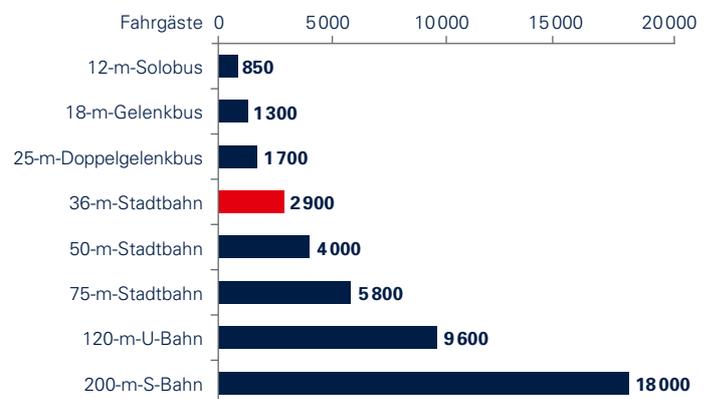
Optimale Verbindungen. Für Hamburgs Zukunft.

Die Stadtbahnplaner berücksichtigen bereits Bauprojekte von morgen. Beispiel: die sanierungsbedürftige Winterhuder Brücke. Planung am Winterhuder Fährhaus.

Platzkontingent



Kapazität im 5-Minuten-Takt pro Stunde und Richtung



Die Beförderungsleistungen der verschiedenen Verkehrsmittel zeigen: Die Stadtbahn schließt die Kapazitätslücke zwischen Bus und Schnellbahnen besonders effizient und ist so als Ergänzung des Hamburger Verkehrsnetzes die wirtschaftlichste Lösung.

Schnell, ruhig und bequem. So fährt man mit der Stadtbahn.

Fahrgäste werden die Laufruhe der Stadtbahnfahrzeuge besonders genießen. Ihr Komfort sorgt für entspannte Mobilität bei einer deutlich höheren Reisegeschwindigkeit als im Bus. Die Stadtbahn fährt mit bis zu 70 km/h überwiegend auf einem eigenen Gleiskörper und deshalb weitgehend unabhängig von Störeinflüssen aus dem Straßenverkehr. Eine intelligente Verkehrssteuerung gibt ihr an Kreuzungen automatisch Vorfahrt, ohne den Autoverkehr dabei unnötig auszubremesen.

Die modernen Niederflurfahrzeuge rollen elektrisch betrieben, deutlich leiser als Busse und abgasfrei durch die Stadt – davon profitieren sowohl die Fahrgäste wie auch

die Umwelt. Die großen Fenster machen die Fahrt zum Erlebnis. Im Fokus der Planungen stehen außerdem anspruchsvoll gestaltete Haltestellen und komfortable Umsteigemöglichkeiten zum bestehenden Bus- und Schnellbahnnetz.

Hochfrequentierte Ziele, wie etwa die Großwohnsiedlung Steilshoop, das Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf, die Universität Hamburg und weitere dicht besiedelte Stadtteile und Großwohnsiedlungen, sind heute noch auf Busse angewiesen. Mit der Stadtbahn lassen sich diese Ziele schnell, bequem und direkt erreichen.



Wie in vielen anderen Metropolen wird die Stadtbahn auch in Hamburg neue Akzente im Stadtbild setzen:

- » eine zukunftsweisende Gestaltung des Straßenraums mit klar gegliederten Flächen
- » eine Haltestellenarchitektur, die sich harmonisch in das städtebauliche Umfeld einfügt
- » mehr Grün im Stadtbild durch Rasengleise, die zudem die Fahrgeräusche dämpfen

Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und Reisende mit Gepäck oder Kinderwagen können sich auf ein rundum barrierefreies System freuen: Die niedrigen Bahnsteige sind über kurze Rampen zu erreichen. Die Niederflurfahrzeuge betritt man nahezu stufenlos und bei minimalen Spaltbreiten zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante.

Schnell, komfortabel und umweltfreundlich schafft die Stadtbahn neue Verbindungen und zusätzliche Kapazitäten – und hat so das Potenzial, noch mehr Menschen für den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu begeistern.



Planung Haltestelle Erich-Ziegel-Ring, die ein dicht besiedeltes Wohngebiet von Steilshoop erschließt.



Beste Verbindungen.
Für ein neues Fahrerlebnis.

Die Stadtbahn bietet einen rundum barrierefreien Ein-, Aus- und Umstieg. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste eine wichtige Verbesserung. Planung Haltestelle U Kellinghusenstraße.

Neue Entwicklungschancen: So profitieren Anlieger der Strecke.

Auch wenn jeder Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel natürlich zum Klima- und Umweltschutz beiträgt, bedeutet der zunehmende Busverkehr mehr Abgase und Lärm für die direkten Anlieger. Die Stadtbahn fährt ohne Ausstoß von Schadstoffen durch die Quartiere und ersetzt sowohl Bus- als auch Autofahrten. Das Wohnen und Arbeiten an den heute viel befahrenen Strecken wird insoweit in Zukunft angenehmer. Die Busse erfüllen weiterhin eine wichtige Zubringerfunktion und schließen die Lücken im Schnellbahnnetz.

Die direkte Anbindung durch die Stadtbahn bietet Anwohnern, Beschäftigten, Gewerbetreibenden und Kunden darüber hinaus zahlreiche weitere Vorteile. Schnelle und

bequeme Wege zur Arbeit, zum Einkaufen und ins Freizeitvergnügen sind ein wichtiger Entscheidungsfaktor bei der Wahl des Quartiers. Die gute Erreichbarkeit spart Zeit, macht das Auto für manchen insgesamt überflüssig und ist daher für viele Menschen in der Zukunft auch wirtschaftlich interessant.

Eine lebendige Mischung aus Wohnen und Arbeiten ist wiederum die optimale Voraussetzung für die Ansiedlung von Geschäften, Gastronomie, Kultur- und Freizeiteinrichtungen. Die Stadtbahn schafft neue, leistungsfähige Verkehrsanbindungen und unterstützt so die Entwicklung unserer Stadt und ihrer Quartiere.





Viele Hamburger bevorzugen U- und S-Bahnen, um ihre täglichen Ziele zu erreichen, und nehmen dafür Umwege über das Zentrum in Kauf. Erheblich schneller – weil direkt – sind sie in Zukunft mit der Stadtbahn unterwegs. Stadtteilzentren wie Altona, Eimsbüttel, Eppendorf, Winterhude, die City Nord, Steilshoop und Bramfeld werden direkt miteinander verbunden. Die zahlreichen Übergänge zum bestehenden Schnellbahn- und Busnetz sichern komfortable Verbindungen für die Fahrgäste. Planung Haltestelle U Kellinghusenstraße.



Die Stadtbahn wird viele Hamburger motivieren, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Das entspannt die Parkplatzsituation in den Seitenstraßen wie hier in Eppendorf.



Die angebundenen Quartiere werden für alle Hamburger leichter erreichbar und damit attraktiver – zum Beispiel für einen Ausflug ins Grüne wie hier zum Bramfelder See.



Direkte Verbindungen. Für die Entwicklung vor Ort.

Auch die City Nord mit ihren ca. 300 Unternehmen und rund 28000 Beschäftigten wird besser an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen. Planung Haltestelle Überseering (Ost).



Klare Strukturen: So entsteht neue Dynamik.

Mit dem Stadtbahnbau bietet sich für Hamburg die ideale Gelegenheit, die Verkehrsflächen zwischen den verschiedenen Nutzern neu aufzuteilen und das Stadtbild konsequent zu verbessern. Stadtbahn, Pkw, Lkw, Fußgänger und Radfahrer werden sich zukünftig ganz selbstverständlich nebeneinander durch die Straßen der Hansestadt bewegen.

Ein für Fahrgäste attraktives Stadtbahnssystem trägt außerdem dazu bei, überfüllte Straßen zu entlasten. Wichtige Argumente für den Umstieg vom Auto auf die öffentlichen Verkehrsmittel sind Schnelligkeit und Zuverlässigkeit. Daher rollt die Stadtbahn nach derzeitigem Stand der Planungen zu fast 90 Prozent auf einem besonderen Bahnkörper und ist damit nahezu unabhängig von Staus oder anderen Einflüssen.

Zu einer intelligenten Verkehrsführung gehört auch, dass die Stadtbahn systematisch Vorrang erhält: Nähert sie sich einer Kreuzung, schalten die Ampeln automatisch auf Grün. Mit Hilfe eines ausgeklügelten Anmeldesystems reicht der Stadtbahn ein Zeitfenster von wenigen Sekunden, um über Kreuzungen zu fahren oder sich als Pulkführer an die Spitze des Autoverkehrs zu setzen.

Von den neuen Ampelsteuerungen profitieren auch Autos, Radfahrer und Fußgänger: Gemeinsam mit der Stadtbahn kann in der Regel immer auch der parallel verlaufende Individualverkehr freigegeben werden. Die moderne Straßenverkehrstechnik entlang der Stadtbahntrasse wird außerdem Verkehrsmengen erfassen und Grünphasen je nach Verkehrslage gerecht verteilen.



Intelligente Verbindungen. Für freie Fahrt.

Die Trassenplanung und eine intelligente Verkehrsführung durch verkehrsabhängige Ampelschaltungen ermöglichen einen dynamischen Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmer. Planung Winterhuder Marktplatz.

Mit Hilfe von Verkehrsmodellen und Computersimulationen haben die Planer der HOCHBAHN und unabhängige Experten die zukünftigen Verkehrsflüsse im Umfeld der geplanten Stadtbahntrasse realitätsnah abgebildet. Basis waren aktuelle und prognostizierte Verkehrsdaten. Sie prüften und bewerteten bauliche Szenarien und geplante Ampelsteuerungen bei wechselndem Verkehrsaufkommen, Fahrplanabweichungen und wechselnden Taktweiten des öffentlichen Nahverkehrs. Die Stadtbahn wird so in den Verkehrsfluss integriert, dass eine Beeinträchtigung des Individualverkehrs weitgehend vermieden wird.



Durch die Stadtbahn und das überwiegend eingesetzte Rasengleis wird der Straßenraum in Hamburg neu gestaltet und aufgeteilt. Mit Hilfe von Verkehrsmodellen und Computersimulationen stellen die Planer sicher, dass die Stadtbahn nicht zu mehr Staus führt. Planung Überseeering.



Attraktive Verbindungen.
Für neue Akzente im Stadtbild.



Stadtbahn und Bus können einen gemeinsamen Bahnsteig nutzen und bieten dadurch komfortable Umsteigebeziehungen. Planung Haltestelle Cesar-Klein-Ring.

Integriertes Gestaltungskonzept: So wird Hamburg noch schöner.

Die HOCHBAHN hat seit ihrer Gründung das Hamburger Stadtbild mitgeprägt. Viele U-Bahn-Bauten sind architektonische Schmuckstücke. Auch bei den Planungen für die Stadtbahn wird großer Wert auf die harmonische Einbindung der Trasse in bestehende Strukturen gelegt. Gleichzeitig bietet der Bau der Stadtbahn die Gelegenheit, den Straßenraum umzugestalten und damit das Gesicht der Hansestadt positiv zu verändern.

Die 42 Meter langen Bahnsteige der Haltestellen sind als Mittel- oder Seitenbahnsteige geplant – je nach den örtlichen Platzverhältnissen und der Randbebauung des Straßenraumes. Über kurze Rampen erreichen die Fahrgäste die nur zirka 25 Zentimeter hohen Bahnsteige. Moderne Niederflurfahrzeuge sorgen für einen barrierefreien Ein- und Ausstieg. Bei ihrer Planung achtet die HOCHBAHN auf komfortable Umsteigebeziehungen.

Die anspruchsvoll gestalteten Haltestellen verfügen über Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten, Fahrkartenselbstautomaten, Notruf- und Infosäulen sowie Vitrinen mit Fahrgastinformationen. In Echtzeit informiert das dynamische Fahrgastinformationssystem über die Ankunftszeit der nächsten Stadtbahnen. Zur Unterstützung von sehbehinderten Fahrgästen wird es Orientierungshilfen geben.

Durch eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen, durch Rasengleise und neue Plätze wird das Stadtbild insgesamt aufgewertet. Ein Beispiel ist die Haltestelle Bramfeld Dorfplatz: Hier wird aus einer derzeit wenig attraktiven Brachfläche ein neuer Platz als sympathischer Treffpunkt. Vielerorts wird der Straßenraum neu gestaltet, zum Beispiel mit neuen, breiten und komfortablen Radwegen, vorzugsweise auf der Fahrbahn. Ältere Straßen und Brücken, wie zum Beispiel die Winterhuder Brücke, werden im selben Zuge modernisiert. In alle Stadtbahnplanungen fließen vorausschauend bereits Hamburgs Projekte von morgen ein.



Brachliegende Fläche am Bramfelder Dorfplatz, heute.



Stadtbahnhaltestelle Bramfeld Dorfplatz, aktuelle Planung.

Elektromobilität: So fährt Hamburg voran.

Laut Expertenprognosen wird bereits ab etwa 2030 das Erdöl so knapp und deshalb teuer sein, dass der öffentliche Personennahverkehr nicht mehr auf dieselbetriebene Busse setzen kann. Die strombetriebene Stadtbahn ist unabhängig vom Erdöl und somit ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Elektromobilität. Daneben kann sie einen wichtigen Beitrag zum Erreichen der ehrgeizigen Klimaschutzziele leisten: Bis 2020 soll der lokale CO₂-Ausstoß in Hamburg gegenüber 1990 um 40 Prozent, bis 2050 sogar um 80 Prozent reduziert werden.

Die Stadtbahn fährt umweltschonend und abgasfrei durch die Quartiere. Lokale Belastungen durch gesundheitsgefährdende Emissionen wie die von Stickoxiden, Rußpartikeln, Kohlenwasserstoffen und Kohlenmonoxiden treten nicht auf. Auch die Lärmemissionen der Fahrzeuge sind geringer als bei herkömmlichen Dieselnissen. Daneben ist die Stadtbahn besonders energieeffizient: Wie bei der U-Bahn wird Bremsenergie zurück ins Fahrstromnetz gespeist. Dieser Strom kann von anderen Stadtbahnfahrzeugen in der Nähe aufgenommen und zum Beispiel zum Anfahren genutzt werden. Damit wird der Energieverbrauch deutlich reduziert.

Auch bei der Fahrzeugbeschaffung und der laufenden Instandhaltung stehen Klima- und Ressourcenschutz im Fokus. So achtet die HOCHBAHN auf den bevorzugten Einsatz nachhaltig hergestellter bzw. recyclingfähiger Materialien, umweltverträglicher Schmierstoffe sowie wasser- und energiesparender Reinigungsverfahren.

Als Zweirichtungsfahrzeuge machen die Stadtbahnen Wendeschleifen überflüssig. Der Ein- und Ausstieg ist für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und Reisende mit Gepäck oder Kinderwagen stufenlos möglich. Mehrzweckbereiche in der Nähe der Türen bieten ausreichend Platz für Kinderwagen und Rollstühle. Zwischen den einzelnen Wagen befinden sich Übergänge, sodass sich die Fahrgäste optimal verteilen können. Gleichzeitig sorgen die Übergänge für Helligkeit und Transparenz. Im großzügigen Innenraum befinden sich beidseitig des Gangs jeweils zwei Sitzplätze nebeneinander. Jede 36 Meter lange Stadtbahn bietet Platz für rund 240 Fahrgäste.

Die Stadtbahn hat das Potenzial, noch mehr Menschen zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen und so die Straßen der Hansestadt zu entlasten und die Umwelt zu schonen. Allein durch die Einführung der Stadtbahn erwarten die Planer aufgrund von Erfahrungen in anderen Städten auf einzelnen Abschnitten Fahrgastzahlensteigerungen von bis zu 50 Prozent gegenüber den ehemaligen Busstrecken.



Fahrzeuge:

Niederflurfahrzeuge, drei- oder mehrteilig, begehbare Übergänge zwischen den einzelnen Wagen.

Länge: 36 Meter

Breite: 2,65 Meter

Kapazität: 240 Fahrgäste

Betriebshof:

Im „Gleisdreieck Alsterdorf“ zwischen U-Bahn, S-Bahn und Güterumgehungsbahn wird ein neuer Betriebshof zur Anlaufstelle für die Stadtbahnfahrer. Hier befinden sich auch Werkstatt, Waschanlage und Prüfgleis.



Die Stadtbahn sorgt mit ihrem elektrischen Antrieb für ein besseres Klima in Hamburg. Planung Kellinghusenstraße.



Saubere Verbindungen. Für ein besseres Klima.

Die Stadtbahn schafft neue Verbindungen, um noch mehr Hamburger für die öffentlichen Verkehrsmittel zu begeistern. Geplante Streckenführung Leeschenblick beim Bramfelder See.



Im Dialog: So plant Hamburg die Stadtbahn.

Seit der Senat 2008 die Einführung der Stadtbahn in seinem Koalitionsvertrag festgeschrieben und die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt die HOCHBAHN beauftragt hat, das neue Verkehrsmittel zu planen, zu bauen und zu betreiben, haben die Stadtbahnplaner das Planfeststellungsverfahren vorausschauend vorbereitet. Geprüft und vergleichend bewertet wurden zahlreiche Varianten zur Trassenführung und zur baulichen Realisierung der Stadtbahn unter verkehrlichen, betrieblichen, technischen, umweltbezogenen, wirtschaftlichen und rechtlichen Aspekten. Entlang der Strecke wurden Messungen und Zählungen durchgeführt, realitätsnahe Verkehrssimulationen erarbeitet und umfangreiche Gutachten von unabhängigen Experten erstellt.



Auch der Bau von neuen Radwegen wird bei der Stadtbahnplanung berücksichtigt. Planung Ohlsdorfer Straße.

Bereits im Herbst 2009 wurden den rund 70 Trägern öffentlicher Belange, zu denen Behörden, die Feuerwehr, Bezirksämter und Naturschutzverbände gehören, die Pläne für den ersten Bauabschnitt vorgestellt. Sie hatten die Möglichkeit, ihre Standpunkte, Fragen und Bedenken zu äußern. Über 1 400 Einzelanmerkungen erreichten daraufhin das HOCHBAHN-Planungsteam; sie spiegeln die vielfältigen Interessen Hamburger Einrichtungen wider. Jede Eingabe wurde geprüft und bewertet. Daraus ergaben sich verschiedene Planungsvarianten, die in den Abwägungsprozess einbezogen wurden.

Doch nicht nur die Träger öffentlicher Belange waren in die Vorplanungen eingebunden: Von Anfang an setzte das Planungsteam zusätzlich auf den Dialog mit Anwohnern und gewerbetreibenden Anliegern – vor Ort und im Internet. Mit mehreren tausend Menschen hat sich die HOCHBAHN im Vorfeld ausgetauscht. Dabei konnten die Planer Fragen beantworten und aufklären und erhielten hilfreiche Anregungen. Ziel war es, für alle Beteiligten möglichst optimale Lösungen zu finden. Natürlich widersprachen sich einige der vorgebrachten Punkte, denn die Vorteile des einen können die Nachteile des anderen sein. Alternativen wurden abgewogen, Lösungen gefunden. Auf Anregung der Anlieger hin wurde beispielsweise die Haltestellenlage am Jahning überarbeitet und in Steilshoop



Tragfähige Verbindungen. Für die Zukunft Hamburgs.

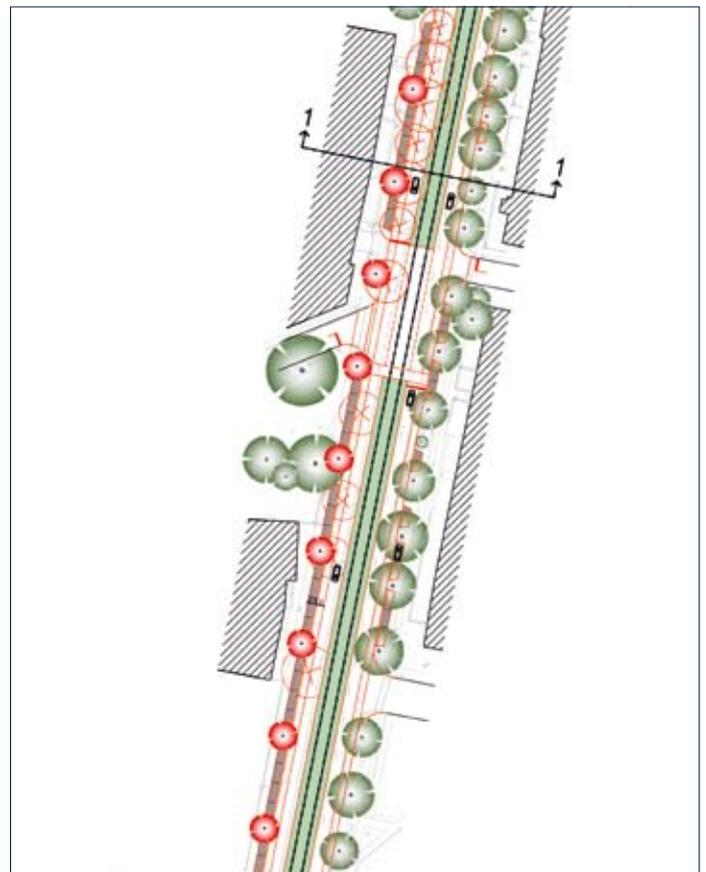
Bei der Neuplanung von Verkehrsflächen behält die HOCHBAHN die Interessen aller Verkehrsteilnehmer im Blick und sorgt für klare Strukturen. Planung Haltestelle Ohlsdorfer Straße.

eine zusätzliche Haltestelle geplant. Aus allen Daten und Erkenntnissen ergaben sich schließlich die konkreten Lösungen, die in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wurden.

Die vollständigen technischen Pläne und Erläuterungen, Studien und Gutachten sind Teil der Unterlagen, die zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens öffentlich einsehbar sind. Träger öffentlicher Belange sowie Hamburger, die direkt betroffen sind, können zur Planung Stellung nehmen. Das Genehmigungsverfahren endet mit einem Planfeststellungsbeschluss, der formal das Baurecht für die Stadtbahn darstellt.

Projektpartner

In die Planung ist der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer eingebunden. Die Steuerung des Planungsprojektes und seine fachliche Begleitung erfolgen über Fachgremien, in denen die beteiligten Ämter der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, die betroffenen Bezirke sowie der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) eingebunden sind. Über den HVV sind außerdem Vertreter von Behindertenverbänden in die Planung der Stadtbahn einbezogen.



Für die Kellinghusenstraße haben die Planer acht Varianten geprüft und bewertet. Beispielvariante zur Planung Kellinghusenstraße.



Die Umwelt im Blick: So entstehen ausgewogene Lösungen.

Während aller Phasen – von der Planung über den Bau bis hin zum Betrieb – stellt die HOCHBAHN den Umwelt- und Ressourcenschutz in den Mittelpunkt ihrer Überlegungen. Die Planer prüfen jeden Eingriff in die Natur und Landschaft und wägen Alternativen ab. Seit Beginn der Planung arbeitet die HOCHBAHN dabei mit verschiedenen Umwelt- und Naturschutzverbänden zusammen und hat schon viele Anregungen aufgenommen, so dass Grünflächen und Baumbestände so weit wie möglich erhalten bleiben können. An den Stellen, an denen Eingriffe unumgänglich sein werden, wird bevorzugt Ersatz oder Ausgleich geschaffen.

Daneben hat die HOCHBAHN eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellen lassen. Im Rahmen dieser Studie ermittelten, prüften und bewerteten Gutachter die Auswirkungen des Stadtbahnbaus auf

- » Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit,
- » Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt,
- » Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- » Kultur- und sonstige Sachgüter sowie
- » Wechselwirkungen zwischen den hier genannten Schutzgütern

und erstellten hierzu Fachbeiträge und einen landschaftspflegerischen Begleitplan.



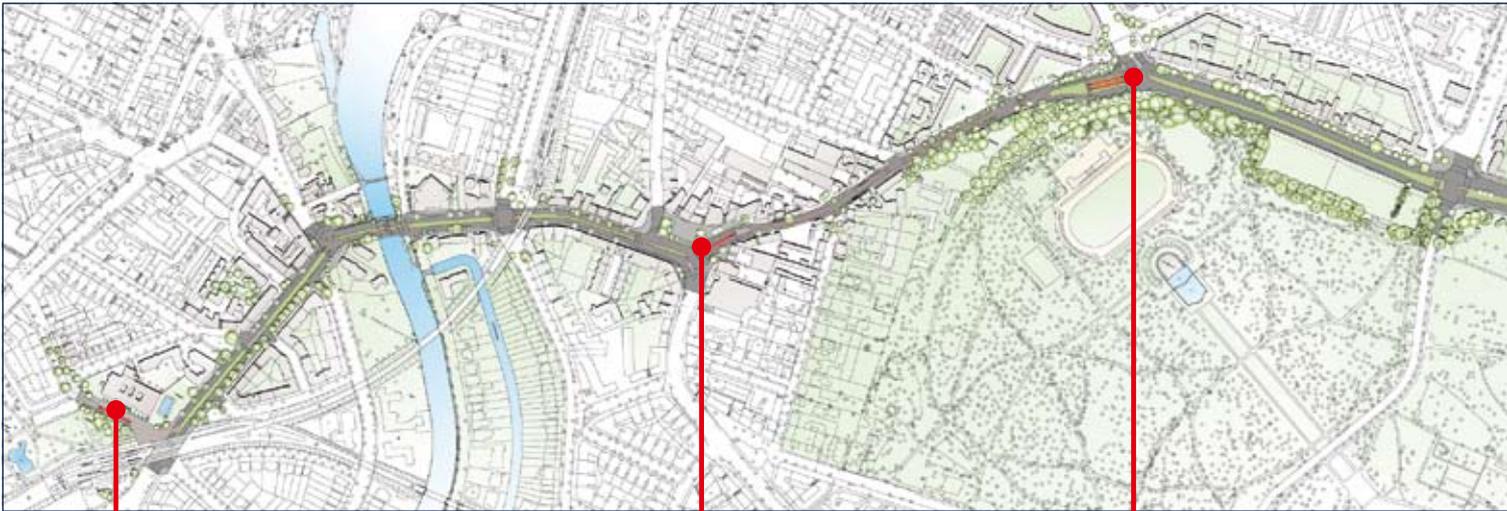
Umweltgerechte Verbindungen. Für einen fairen Umgang.

Für eine ausgewogene Stadtbahnplanung: Die Bedürfnisse der Anlieger werden frühzeitig für die Bauphase aufgenommen. Planung Haltestelle Bramfeld Dorfplatz.

Auch in der Bauphase des Stadtbahnsystems achtet die HOCHBAHN darauf, dass es zu einer möglichst nur geringen Beeinträchtigung von Anliegern, Verkehr und Umwelt kommt. Die Gleis- und Straßenbauarbeiten werden abschnittsweise durchgeführt: Versorgungsleitungen werden verlegt und Bahnanlagen, Fahrbahnen, Geh- und Radwege hergestellt. Während der Bauzeit kann es zu Beeinträchtigungen durch Baulärm kommen. Um diese so gering wie möglich zu halten, setzt die HOCHBAHN Baumaschinen und -fahrzeuge ein, die lärmarm und nach den neuesten Standards arbeiten.

Die HOCHBAHN trägt dafür Sorge, dass die bestehenden Wege auch während der Bauphase aufrechterhalten bleiben. Der Lieferverkehr wird weiter ermöglicht, ebenso die Erreichbarkeit der Grundstücke, Häuser und Geschäfte. Die Bedürfnisse der Anlieger werden frühzeitig in die Planungen einbezogen, Alternativen und Lösungen gemeinsam mit allen Beteiligten erarbeitet. Verkehrliche Beeinträchtigungen während der Bauphase sind unumgänglich, werden aber so gering wie möglich gehalten. Die HOCHBAHN wird rechtzeitig mit allen Betroffenen in Kontakt treten und sie umfangreich informieren.

Der erste Bauabschnitt



U Kellinghusenstraße:
Mit attraktivem Fußgängerbereich.
Für die Anbindung an das U-Bahn-
und Busnetz.



Winterhuder Markt:
Marktplatz und fließender Verkehr
im Fokus. Für die Erschließung des
Stadtteilzentrums und gute Verbindungen
zum Busnetz.



Ohlsdorfer Straße:
In Mittellage. Für eine verbesserte
Erschließung des Stadtparks, des
Planetariums und des nördlichen
Winterhude.



Neue Verbindungen. Steigen Sie ein.

Die Fahrt mit der Stadtbahn wird für die Fahrgäste zum Erlebnis. Schnell, ruhig und umweltschonend erreichen sie ihre Ziele. Planung Überseering.



Jahring:

Überarbeitung auf Anregung der Anlieger. Für eine optimale Erschließung der City Nord, zusammen mit der Haltestelle Überseering (Ost).



Überseering (Ost):

Die Haltestelle verbessert die Erschließung der City Nord mit ihren zirka 300 Unternehmen und rund 28 000 Beschäftigten.



S Rübekamp:

Neugestalteter Straßenraum. Für gute Verbindungen zum S-Bahn-Netz.

1. Teilnetz: So kommt die Stadtbahn in Fahrt.

Das Stadtbahnnetz wird schrittweise geplant und realisiert. Das erste, etwa 14 Kilometer lange Teilnetz verläuft von Bramfeld über Steilshoop, City Nord, Winterhude, Eppendorf und Eimsbüttel nach Altona. In seinem Einzugsgebiet leben und arbeiten über 100.000 Menschen, die ihre zukünftige Stadtbahnhaltestelle zu Fuß bequem erreichen können.

Der erste Bauabschnitt verläuft von Bramfeld Dorfplatz über Steilshoop, die City Nord und den Winterhuder Markt bis zur U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße.

Die Strecke bietet komfortable Umsteigemöglichkeiten zum Schnellbahnnetz und bindet erstmals die Großwohnsiedlung Steilshoop per Schiene an. Dreizehn zwischen 400 und 1.000 Meter voneinander entfernte Haltestellen sind entlang der etwa 7,7 Kilometer langen Strecke geplant.

Parallel zum Planfeststellungsverfahren für den ersten Bauabschnitt wird bereits mit der Planung des zweiten Bauabschnittes von U Kellinghusenstraße nach Altona begonnen.



Planung 1. Bauabschnitt



Cesar-Klein-Ring:

Direkt am Einkaufszentrum. Für die Anbindung des Zentrums von Steilshoop und kurze Wege zum Bus.



Erich-Ziegel-Ring:

Die Haltestelle erschließt ein dicht besiedeltes Wohngebiet von Steilshoop.



Bramfeld Dorfplatz:

Attraktiver Platz. Für die Anbindung des Stadtteilzentrums und gute Verbindungen zum Bus.

Bauliche Fakten zum ersten Bauabschnitt

	Länge	Fläche/Stück	Sonstiges
Strecke (inkl. Betriebshofzufahrt)	7 800 m		
Davon besonderer Bahnkörper	6 825 m	24 000 m ²	88 % des Bahnkörpers
Davon straßenbündiger Bahnkörper	975 m	3 450 m ²	12 % des Bahnkörpers
Rasengleis (ein- und zweigleisig)	4 800 m	16 500 m ²	60 % des Bahnkörpers
Haltestellen		13 Stück	
Davon mit Mittelbahnsteig		7 Stück	
Davon mit Seitenbahnsteig		6 Stück	
Anzahl Weichen auf der Strecke		24 Stück	
Neue Lichtsignalanlagen		37 Stück	
Länge neue Radverkehrsanlagen	13 km	23 000 m ²	
Neue Straßenverkehrsfläche		105 000 m ²	
Neue Nebenanlagen (Gehwege, Parkstände, Grünflächen)		34 000 m ²	
Neue Brücken (inkl. Betriebshofzufahrt)		4 Stück	
Fahrzeuge		14 Stück	

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 %

Die Stadtbahn auf der Zeitschiene

September 2010: Beginn des Planfeststellungsverfahrens für den ersten Bauabschnitt:
Bramfeld Dorfplatz – U Kellinghusenstraße

Ab 2011: Planung weiterer Strecken, um das Netz kontinuierlich auszubauen (z. B. nach Altona)

Bis Ende 2011: geplanter Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für den ersten Bauabschnitt

Nach Erhalt des beantragten Planfeststellungsbeschlusses, voraussichtlich:

2012: erster Spatenstich

2012–2014: Verlegung der Versorgungsleitungen · Bauarbeiten für Bahnkörper, Haltestellen, Straßen, Rad- und Gehwege · Verlegung der Gleise · Installation der Fahrleitungsanlage · Installation der elektro- und kommunikationstechnischen Ausstattung · Bau des Betriebshofes

2014: Inbetriebnahme des ersten Streckenabschnitts · Erster Spatenstich für die Verlängerung nach Altona

Hamburger Hochbahn AG

Bereich Marketing und Kommunikation
Steinstraße 20
20095 Hamburg
Telefon 040/32 88-0
Telefax 040/32 64-06
E-Mail: info@hochbahn.de
www.hochbahn.de



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Stadthausbrücke 8
20355 Hamburg
www.hamburg.de/stadtbahn



Hamburg