

Mehr Fahrgäste in Bus und Bahn

HOCHBAHN Erstmals mehr als 400 Millionen Fahrten: Neuer Passagierrekord und höhere Kostendeckung. Das Konzept für die Stadtbahn wird heute präsentiert

Die Schallmauer ist durchbrochen. Mit 401,6 Millionen Fahrgästen hat die Hamburger Hochbahn (HHA) im Jahr 2009 einen erneuten Rekord aufgestellt und erstmals die 400-Millionen-Grenze überwunden. In fünf Jahren stieg die Zahl der Passagiere um etwa zehn Prozent an, bilanzierte Hochbahn-Chef Günter Elste am Montag zufrieden auf der Jahrespressekonferenz des städtischen Verkehrsbetriebes.

Zugleich stieg der Kostendeckungsgrad auf 88,1 Prozent, im Bundesdurchschnitt sind es lediglich 76,6 Prozent. Pro Fahrgast fehlen 15 Cent, um das Defizit von 58,5 Millionen Euro zu decken. Dieses wird von der Stadt subventioniert. Vor zehn Jahren musste Hamburg noch fast 80 Millionen Euro zuschießen, mit jeder Fahrkarte fuhr die Hochbahn ein Minus von 23 Cent ein.

„Wir sind deutlich wirtschaftlicher geworden“, sagte Elste. Die Gründe sind vor allem die Ausweitung des U-Bahn-Betriebs um fast ein Viertel: Längerer Fünf-Minuten-Takt, durchgehender Nachtverkehr an Wochenenden und der Linientausch zwischen U2 und U3 mit län-

geren Zügen in den Hamburger Osten. Auch die Kapazitäten im Busverkehr wurden durch mehr Doppel- und Dreifachgelenkbusse um fast zehn Prozent gesteigert, zudem wurde der Stromverbrauch gegenüber 1999 durch moderne Technik um rund 17 Prozent gesenkt.

Die Stadtbahn bezeichnete Elste als „Notwendigkeit für einen modernen und effektiven Nahverkehr“ in der Stadt: „Das ist

„Die Stadtbahn ist eine Notwendigkeit für einen modernen und effektiven Nahverkehr“

GÜNTER ELSTE, HHA-CHEF

ta-z

29.6.10

kein grünes Prestigeprojekt“, stellte der HHA-Chef klar, der als SPD-Fraktionsvorsitzender in der Bürgerschaft von 1989 bis 1996 noch als Grünen-Fresser gegolten hatte. Die Stadtbahn habe mit 3.000 Fahrgästen pro Stunde eine fast drei Mal höhere Kapazität als Busse.

Das geplante Stadtbahnnetz umfasst 52,5 Kilometer, die erste Linie rund 15 Kilometer von Bramfeld nach Altona. Mit dem Baubeginn für den ersten Abschnitt von Bramfeld bis Kellinghusenstraße rechnet Elste Anfang 2012, mit der Fertigstellung zwei Jahre später. 2016 könnte bereits die gesamte Strecke bis zum Bahnhof Altona in Betrieb genommen werden.

Die Kosten dürften nach taz-Informationen bei knapp 20 Millionen Euro pro Kilometer liegen. Das ist lediglich etwa ein Viertel der Kosten für die U4 in die Hafencity. Dort werden pro Kilometer satte 75 Millionen Euro verbuddelt.

Detailplanung und Finanzkonzept will Stadtentwicklungssenatorin Anja Hajduk (GAL) am heutigen Dienstag im Rathaus vorstellen.

SVEN-MICHAEL VEIT