Das „Projekt S21“
(diesmal in Hamburg & Schleswig-Holstein)

Darstellung des Sachverhalts aus Sicht der Bürgerinitiative(BI) Bahnstraße.

- Gründung im August 2015
- Gründung als Verein im November 2015
- Vertreten derzeit etwa 80 betroffene Anwohner

Wir sind grundsätzlich nicht gegen einen ökonomisch und ökologisch sinnvollen Ausbau des ÖPNV!

Präsentationsablauf

- Argumente der Projektverantwortlichen und Betrachtung der Einzelpunkte aus Sicht der Bürgerinitiative
- Weitere Argumente
- Analyse der standardisierten Bewertung
- Abschließende Zusammenfassung und Alternativen
- Fragen

Argumente der Projektverantwortlichen

- Wegfall des Umsteigezwangs in HH-Eidelstedt.
- Verringerung der Fahrzeit um bis zu 5 Minuten.
- Erhöhung der Fahrgastzahlen um bis zu 95%.
- Ein ökologisch sinnvolles Projekt.

Wegfall des Umsteigezwangs in Eidelstedt

- Diese Aussage ist nur für Fahrgäste richtig, die zu den Stationen der derzeitigen S21 wollen. (Holstenstraße, Sternschanze, Dammtor, Hauptbahnhof, Berliner Tor, etc.)

- Ein Großteil der Fahrgäste wechselt in HH-Eidelstedt in die S3.
  (Altona, Reeperbahn, Landungsbrücken, Jungfernstieg, Hammerbrook, etc.)
  Für diese Fahrgäste verlängert sich die Wartezeit erheblich.

Verringerung der Fahrzeit von 5 Minuten je Fahrt

- Stadteinwärts: Verkürzung um maximal 4 Minuten und 30 Sekunden.
- Stadtauswärts: Verkürzung um maximal 5 Minuten und 6 Sekunden.
- Laut der Firma Intraplan werden Fahrzeitverkürzungen von weniger als 5 Minuten von den Fahrgästen kaum wahrgenommen.

➢ **Nur etwa 20% der Fahrgäste haben eine „spürbare“ Verkürzung.**

Dafür wird in Kauf genommen:

- Eine Fahrzeitverlängerung für
  - Umsteiger, insbesondere der Linie S3.
  - Fahrgäste aus Lurup, Schenefeld und Umkreis Elbgaustraße.
- Die Unwirtschaftlichkeit des Linienbetriebs zwischen Kaltenkirchen und Quickborn.
  - Auf lange Sicht keine Takterhöhung in diesem Streckenabschnitt.
- Eine negative Entwicklung der CO_2-Emissionen.

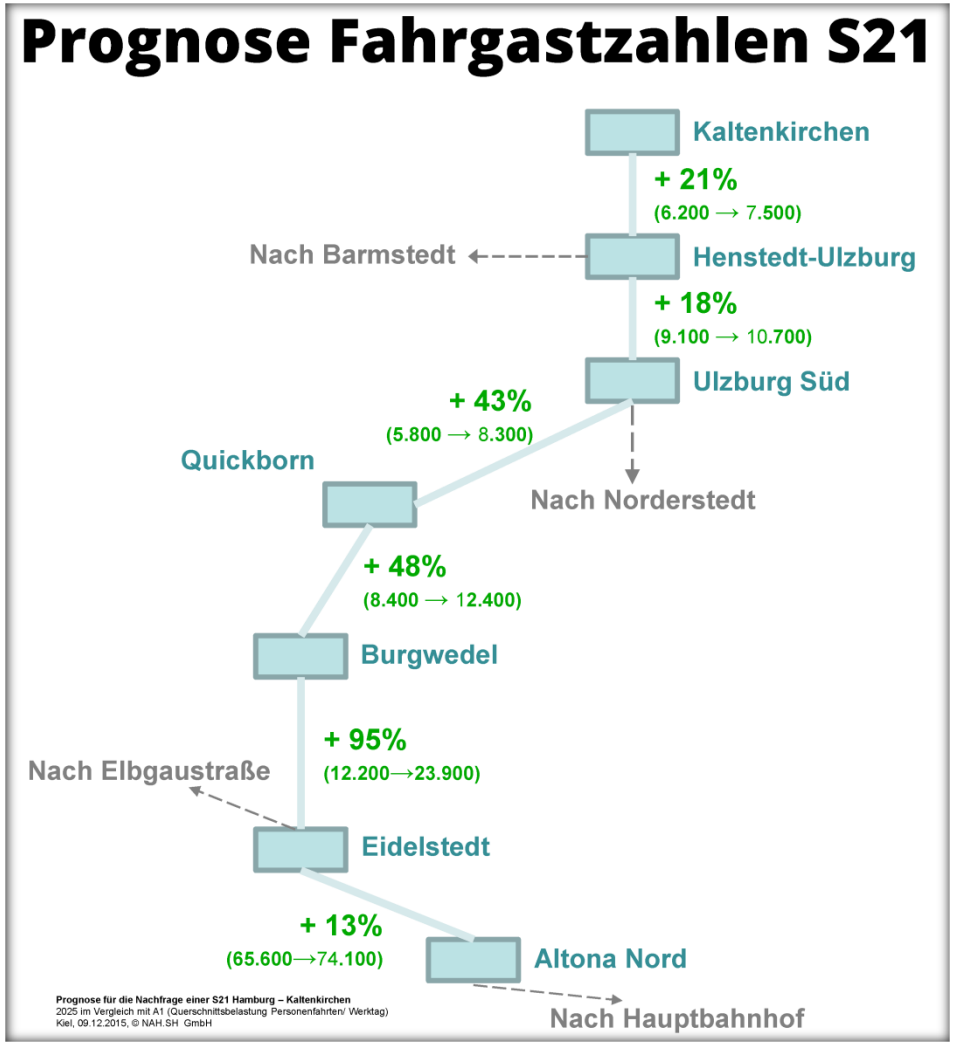
Erhöhung der Fahrgastzahlen von bis zu 95%

Im Rahmen der Informationsveranstaltungen wurde damit geworben, dass die Fahrgastzahlen durch dieses Projekt stark steigen werden und suggerierte, dass es sich dabei um Neukunden handelt.

- Etwa 11.700 Fahrgäste werden von der Haltestelle Elbgaustraße auf andere Stationen verlagert.

- Etwa 500 Fahrgäste, wechseln von der Linie A2 auf die S21.

➢ Nur 3.900 eingesparte Fahrten mit privaten Kfz.
Der 6-spurige Ausbau der A7 wurde nicht berücksichtigt!



Ein ökologisch sinnvolles Projekt

In der standardisierten Bewertung der Firma Intraplan wird darauf hingewiesen, dass das Projekt S21 zu einer deutlichen Erhöhung der CO_2-Emissionen führt.

Im Autoverkehr werden **möglicherweise bis zu** 5.993 t CO_2 jährlich eingespart.

Im Bahnverkehr werden **definitiv** zusätzliche 7.729 t CO_2 entstehen.

Selbst im Bestfall werden somit 1.736 t mehr CO_2 anfallen als bisher!

Gründe:

- Durch die nötige Technik der Doppeltraktion (Oberleitung und Stromschiene) wiegen die Züge deutlich mehr, als die Züge der AKN.
- Aus Kosten- und Zeitgründen fahren die Züge auf der Strecke zwischen Hauptbahnhof und Kaltenkirchen immer als Vollzug.

Weitere Argumente

- Auswirkungen auf den Straßenverkehr
  - Höhe Haltestelle Schnelsen - Zufahrt Albertinnen Krankenhaus und Hauptverkehrsstraße Pinneberg⇆Hamburg
  - Höhe Haltestelle Burgwedel - Hauptverkehrsstraße Quickborn⇆Hamburg
  - Höhe Haltestelle Ellerau - Hauptverkehrsader für den Bereich Ellerau/Quickborn/Alveslohe⇆A7-AS Quickborn
- Fahrplanänderung, Auswirkungen bei Umstieg auf andere Linien
- Kein Komfortgewinn (volle S-Bahnen ab Eidelstedt)
- Verlust von Arbeitsplätzen bei der AKN
- Oberleitung/Strommasten (Gefahren & Optik)
- Vorteile der AKN als regionaler Anbieter (Streiks & Sonderzüge)
- Nachtfahrten & Takterhöhungen kann auch die AKN leisten

Analyse durch Vieregg-Rössler

Die seit 1991 bestehende Firma Vieregg-Rössler GmbH, ein Verkehrsberatungsunternehmen, hat bereits einige standardisierte Bewertungen der Firma Intraplan untersucht. Deren Einschätzungen haben sich dabei auch in der Regel bewahrheitet.

Die Firma Vieregg-Rössler GmbH hat die folgenden Punkte der standardisierten Bewertung analysiert:

- Reisezeitsalden
- Umrechnung der Reisezeitsalden auf verlagerten Verkehr
- Investitionskosten
- ÖV-Betriebskosten
- Nutzen-Kosten-Faktor

Analyse der Reisezeitsalden

Die Annahme von Intraplan, dass sich die Reisezeit in der Summe um 150.000 Fahrgastminuten verringert, wird durch Vieregg-Rössler bestätigt.

40.000	Fahrgastminuten – tatsächliche Fahrzeitreduzierung
110.000	Fahrgastminuten – subjektive Fahrzeitreduzierung
150.000	**Gesamt**

➔Für die Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors ergeben sich hieraus keine Änderungen.

Umrechnung der Reisezeitsalden auf verlagerten Verkehr

In diesem Bereich geht es vor allem um die Reduzierung des „motorisierten individual Verkehr“, kurz MIV.

Vieregg Rössler bestätigt, dass der Ausbau der A7 **nicht** in der standardisierten Bewertung berücksichtigt wurde.

- Auswirkung auf die Passagierzahlen ca. 10 bis 20 %
- Einbußen ggf. höher als Anzahl an Neukunden

Davon abgesehen ist auch hier kein Fehler feststellbar.

➔Für die Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors ergeben sich hieraus keine Änderungen.

Überprüfung der Investitionskosten

Die Kosten für den Streckenabschnitt zwischen Quickborn und Tanneneck sind mit 3,17 Mio. € je Kilometer „bundesweit einmalig niedrig“ kalkuliert.

Zur Kostensteigerung kann führen:

- Entschädigungszahlungen für die benötigten Grundstücke entlang des Bereichs Bahnstrasse.
- Der Bahnübergang Bahnstrasse/Berliner Damm in Quickborn/Ellerau.

➔ **Auch wenn die Kosten extrem niedrig kalkuliert sind: Für die Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors ergeben sich hieraus keine Änderungen.**

Überprüfung der ÖV-Betriebskosten

Dieser Bereich enthält Fehler und uneinheitliche Werte:

- Zeitabhängige Unterhaltungskosten (-7.000 €/Jahr)
- Laufleistungsabhängige Unterhaltskosten (-251.000 €/Jahr)
- Streckenbezogene Energiekosten (+1.041.000 €/Jahr)
- Stationshaltbezogene Energiekosten (+739.000 €/Jahr)

Korrigierte Zusammenstellung der ÖV-Betriebskosten in T€/Jahr

	laut Intraplan	korrigierter Wert
Kapitaldienst für die ÖV-Fahrzeuge	+5109	+5109
zeitabhängige Unterhaltungskosten für die ÖV-Fahrzeuge	+603	+596
Kosten Fahrpersonal	+75	+75
Kosten Sicherheits- und Kontrollpersonal	-30	-30
laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten von Bussen	-6	-6
Energiekosten von Bussen	-21	-21
laufleistungsabhängige Unterhaltungskosten	+722	+451
Streckenbezogene Energiekosten von Schienenfahrzeugen	+146	+1187
Stationshaltbezogene Energiekosten von Schienenfahrzeugen	-845	-106
Summe ÖV-Betriebskosten	**+5753**	**+7255**

➔Dies verändert den Nutzen-Kosten-Faktor erheblich.

CO_2-Emissionen

Ursprünglich 7.729 t CO_2 Mehrbelastung durch die S-Bahn.

Nach korrekter Berechnung insgesamt 21.470 t CO_2.

Dies entspricht einer zusätzlichen CO_2-Belastung, von mehr als 500 4-Personen-Haushalten.

Aussagen der Umweltminister:

- „Hamburg will bis 2020 2 Millionen Tonnen CO_2 vermeiden und bis 2030 den $C0_2$-Ausstoss halbieren.“
- „Schleswig-Holstein will den CO_2-Ausstoss bis 2020 um 40% und bis 2050 um 95% senken.“

Kosten steigen von 1,786 Mio. auf 4,960 Mio. €/Jahr.

➔Dies verändert den Nutzen-Kosten-Faktor erheblich.

Neukalkulation des Nutzen-Kosten-Faktors

korrigierter monetär bewerteter Nutzen in T€/Jahr

	laut Intraplan	korrigierter Wert
Unterhaltungskosten Fahrweg	-1825	-1825
Betriebskosten ÖV	-5753	-7255
ÖV-Reisezeitdifferenz		
Erwachsene	+2943	+2943
Schüler	+85	+85
Saldo der MIV-Betriebskosten	+6.853	+6.853
Saldo der CO_2-Emissionen		
aus verlagertem MIV	+1.385	+1.385
aus ÖV	-1.786	-4.960
Saldo der sonstigen Schadstoffemissionen		
aus verlagertem MIV	+180	+180
aus ÖV	+274	+274
Saldo der Unfallschäden	+1724	+1724
Nutzen in T€/Jahr	+4.079	-596
Kosten in T€/Jahr	+3.648	+3.648
Nutzen-Kosten-Faktor	**1,12**	**-0,16**

Zusammenfassung

Umweltschädlich

In Zeiten, in denen Klimaschutz wichtiger denn je ist, werden jährlich rund 16.000 t CO_2 zusätzlich produziert.

Nicht zukunftstauglich

- Nur ein kleiner Teil der Fahrgäste hat einen tatsächlichen Nutzen.
- Viele Fahrgäste werden einen erheblichen Nachteil haben.
- Teile der geplanten Strecke werden unökonomisch genutzt.
- Zukünftige Erhöhungen der Zugtaktung werden unwahrscheinlich.

Unwirtschaftlich

Das Projekt hat keinen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,12, sondern einen tatsächlichen Faktor von -0,16. Es ist somit nicht förderfähig.

Für das Projekt darf es in dieser Form keine Zustimmung geben.

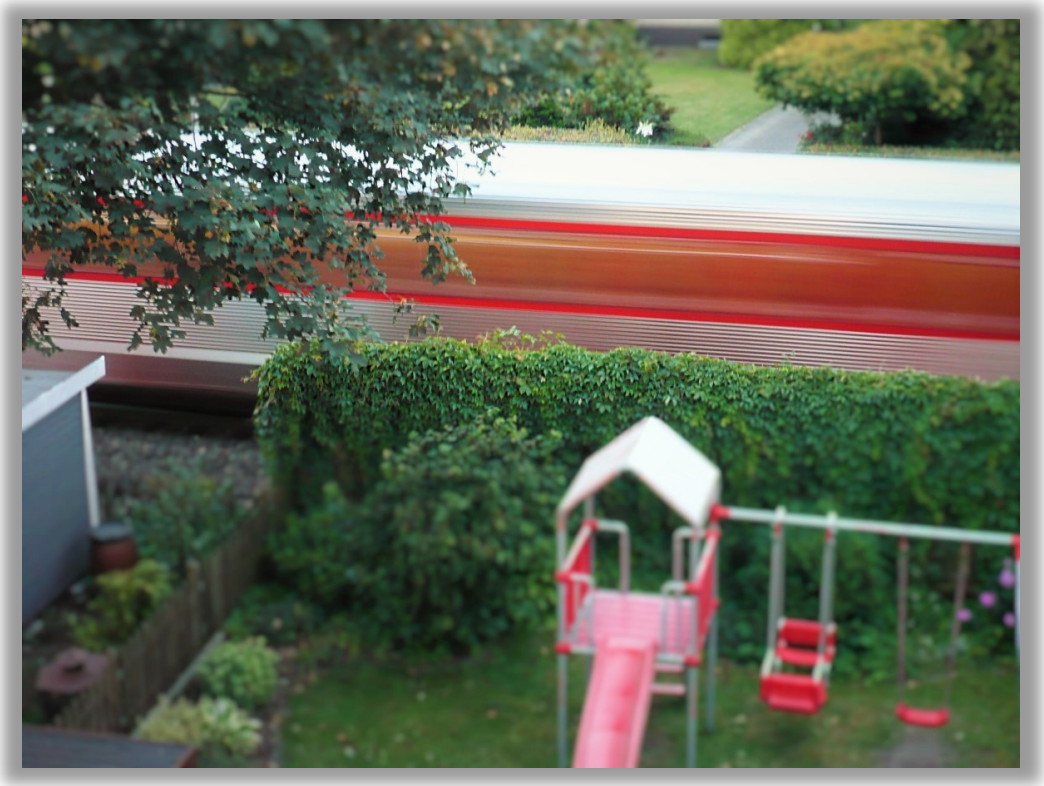
Wir fordern einen Stopp der aktuellen Planungen!

Alternativen zur geplanten Umsetzung

- Verlängerung der U1 bis Ulzburg Süd
- Verlängerung der Linie A1 bis Altona Nord/Diebsteich
- Verlängerung der Linie A1 bis Hauptbahnhof
- Ausbau der Linie S21 bis Quickborn

Alle Unterlagen auf

www.bi-bahnstrasse.de/analyse



Vielen Dank!