

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Klaus-Peter Hesse (CDU) vom 14.04.14

und Antwort des Senats

Betr.: Eine Stadtbahn für Hamburg (X): Wann kommen die zusätzlichen Haltestellen bei U- und S-Bahn?

Der Senat hat neben den Planungen zur U5 auch zusätzliche Haltestellen und Strecken im U- und S-Bahn-Netz angekündigt. So sollen die U-/S-Bahn-Station Elbrücken, die U-Bahn-Station Oldenfelde, die U-Bahn-Station Universität, die S-Bahn-Station Ottensen und die Ausfädelung der U4 im Bereich Horner Rennbahn in Richtung Horner Geest realisiert werden. Die Linienverlängerungen der U4 in den Süden sowie der U2 nach Lohbrügge wurden erneut zurückgestellt und an erheblichen Wohnungsneubau gekoppelt.

Dies vorausgeschickt frage ich den Senat:

Bei der am 9. April 2014 vorgestellten ersten Konzeptstudie für mögliche künftige Ausbauoptionen des U-Bahn-Systems handelt es sich um das Ergebnis erster noch nicht abgeschlossener verkehrsplanerischer Vorüberlegungen. Diese bedürfen im weiteren Verfahren einer Vertiefung und Konkretisierung durch eine Machbarkeitsstudie, eine verkehrsplanerische Bewertung, eine Entwurfsplanung, eine Genehmigungs- und eine Ausführungsplanung.

Erst mit Durchlaufen dieser aufeinanderfolgenden Planungsschritte können bauliche, genehmigungsrechtliche und verkehrliche Fragestellungen zunehmend detaillierter beantwortet sowie Kosten ermittelt werden. Für den gesamten Planungsprozess werden mehrere Jahre benötigt. Zahlreiche der in dieser Anfrage enthaltenen Detailfragen können daher erst zu einem späteren Zeitpunkt beantwortet werden.

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) wie folgt:

- 1. Wann gab es erste Überlegungen für eine U-Bahn-Station Oldenfelde und aus welchen konkreten Gründen soll sie entstehen? Unter welchen Bedingungen kann der von Günter Elste angekündigte Spatenstich 2017 realisiert werden und wann ist mit einer Fertigstellung zu rechnen? Welche Konsequenzen für das weitere Netz hätte diese Station?*

Im Rahmen der laufenden verkehrsplanerischen Vorüberlegungen wurden seit längerer Zeit bestehende Projektideen für eine U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde aufgegriffen, da der derzeitige Stationsabstand zwischen den Haltestellen Farmsen und Berne außergewöhnlich lang ist. Die Realisierung ist abhängig von der Finanzierung und dem Verlauf der in der Vorbemerkung beschriebenen weiteren Planungsschritte. Nach Inbetriebnahme würde sich die Reisezeit zwischen Volksdorf und der Innenstadt geringfügig verlängern.

Die zuständige Behörde hat keine konkreten Spatenstiche im Jahr 2017 beziehungsweise 2019 angekündigt. Im Übrigen siehe Drs. 20/11480.

2. *Wann gab es erste Überlegungen für eine U-Bahn-Station Horner Geest und aus welchen konkreten Gründen soll sie entstehen? Unter welchen Bedingungen kann der von Günter Elste angekündigte Spatenstich 2019 realisiert werden und wann ist mit einer Fertigstellung zu rechnen? Welche Konsequenzen hätte diese Station für das weitere Netz?*

Die Projektidee für eine Verlängerung der U4 zur Horner Geest wurde im Rahmen der derzeit laufenden verkehrsplanerischen Vorüberlegungen entwickelt. Die Realisierung ist abhängig von der Finanzierung und dem Verlauf der in der Vorbemerkung beschriebenen weiteren Planungsschritte. Als Konsequenz würde die U4 ab Horner Rennbahn nicht mehr bis Billstedt, sondern bis Horner Geest geführt.

3. *Wann gab es erste Überlegungen für eine U-Bahn-Station Universität (früher geplant als Johnsallee) und aus welchen konkreten Gründen soll sie jetzt entstehen? Welche technischen und finanziellen Gründe sprachen bisher gegen eine Realisation dieser Station, weshalb stehen diese Gründe dem Bau heute nicht mehr entgegen und bis wann sollen die Pläne für den Bau konkretisiert werden? Welche Konsequenzen hätte diese Station für das weitere Netz?*

Im Rahmen der laufenden verkehrsplanerischen Vorüberlegungen wurden seit längerer Zeit bestehende Projektideen für eine U-Bahn-Haltestelle Universität aufgegriffen. Die Realisierung wäre mit einer baulichen Anpassung des bestehenden Tunnelbauwerks der U1 mit entsprechend umfangreichen bauzeitlichen Auswirkungen verbunden. Eine weitere Vertiefung der Planungen ist abhängig von der Wahl der Vorzugsvariante einer möglichen U5. Nach Inbetriebnahme würde sich die Reisezeit zwischen Kellinghusenstraße und der Innenstadt geringfügig verlängern.

4. *Wann wurde mit der Deutschen Bahn (DB) Einigung über die U-/S-Bahn-Station Elbbrücken erzielt, wie hoch ist der finanzielle Anteil der Stadt und wie hoch ist der finanzielle Anteil der DB an der Realisierung der Station? Wann soll sie fertiggestellt sein und ist bei den Planungen eine optionale Weiterführung zum Kleinen Grasbrook angedacht?*

Wenn ja, wie sieht diese optionale Weiterführung genau aus?

Siehe Drs. 20/6542. Die Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen.

Die Inbetriebnahme beider Stationen wird für 2018 angestrebt.

Der derzeitige Planungsstand sieht vor, dass eine optionale Weiterführung der U4 grundsätzlich möglich ist.

5. *Wann hat der Senat wen mit den Planungen einer S-Bahn-Station Ottensen beauftragt und wann soll die Station realisiert sein? Bleibt es bei den in meiner Anfrage (Drs. 20/10764) dargestellten unzulänglichen Zugängen und Erschließungen der Station?*

Der Planungsvertrag für die Entwurfsplanung wurde zwischen der Deutsche Bahn AG (DB AG) und der Freien und Hansestadt Hamburg im Jahr 2003 geschlossen. Derzeit laufen Vertragsverhandlungen mit der DB AG über die Fortführung der Planung sowie zur Finanzierung und Realisierung der Haltestelle Ottensen. Wie in Drs. 20/10764 dargelegt, können zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aussagen zum Fertigstellungszeitpunkt getroffen werden.

Die Planung der Zugänge wird, wie in Drs. 20/10764 erläutert, fortgeführt.

6. *Was versteht der Senat unter erheblichem Neubau als Voraussetzung für die Verlängerung der U4 und der U2? Welche Kriterien müssten erfüllt sein, damit sich der Senat auch hier mit weiteren Planungen beschäftigt?*

Erste überschlägige Betrachtungen zu den Fahrgastpotenzialen möglicher U-Bahn-Strecken nach Wilhelmsburg und Lohbrügge haben gezeigt, dass die Siedlungsdichte entlang dieser Strecken im Vergleich zu anderen möglichen Linienführungen niedriger ist und daher voraussichtlich einer erheblichen baulichen Nachverdichtung mit Woh-

nungen und Arbeitsplätzen bedürfte, um an das U-Bahn-Netz angeschlossen werden zu können.

Der Umfang der erforderlichen zusätzlichen Fahrgastpotenziale wäre durch vertiefende Planungsschritte zu bestimmen. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

7. *Ist es richtig, dass die U1-Stationen nicht gebaut werden können, ohne die Großhansdorfer Linie – aufgrund der durch die Fahrzeitverlängerungen verschobenen Begegnungspunkte – an mehreren Streckenabschnitten zweigleisig auszubauen?*

Wenn ja, welche Mehrkosten entstehen hierdurch und mit welchen Fahrzeitverlängerungen auf Teilabschnitten der U1 ist zu rechnen?

Wenn nein, warum nicht?

Nach derzeitigem Stand der Überlegungen ist kein weiterer Ausbau der U1 erforderlich. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.