

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Drucksache

**21/16171: Mit der U-Bahn auf den Kleinen Grasbrook und weiter nach Süden
bis nach Harburg
(Antrag FDP)**

Vorsitz: **Ole Thorben Buschhüter**

Schriftführung: **Martin Bill**

I. Vorbemerkung

Die Drs. 21/16171 ist dem Verkehrsausschuss auf Antrag der FDP-Fraktion durch Beschluss der Bürgerschaft vom 13. Februar 2019 überwiesen worden. Der Verkehrsausschuss hat sich in seiner Sitzung am 26. Februar 2019 abschließend mit der Vorlage befasst.

II. Beratungsinhalt

Die FDP-Abgeordneten erläuterten einleitend ihren Antrag, den sie als Erweiterung des ursprünglichen Antrags der Regierungskoalition aus der Drs. 21/16007 „Mit der U-Bahn auf den Kleinen Grasbrook: Bereitstellung der Vorplanungsmittel für die U4-Verlängerung von den Elbbrücken auf den Kleinen Grasbrook auf den Weg bringen (Antrag der GRÜNEN und SPD-Fraktion)“ verstanden wissen wollten, und wiesen darauf hin, dass den unzähligen Fahrgästen aus dem Hamburger Süden und dem Umland immer wieder viel zugemutet werde, weil der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mittlerweile regelmäßig aus diversen Gründen unterbrochen und der Sprung über die Elbe/Süderelbe immer wieder mit großen Schwierigkeiten verbunden sei. Daher sprachen sie sich dafür aus, dass der Senat alles daran setzen solle, schnellstmöglich zweigleisig fahren zu können und dem Streckennetz der Bahn eine funktionsfähige Alternative zur Seite zu stellen. Ihres Erachtens dürften die Planungen der U4 nicht am Kleinen Grasbrook enden, sondern müssen zügig bis Harburg fortgeführt werden. Vor diesem Hintergrund forderten sie den Senat auf, er möge in den weiteren baulichen Planungen zur Schienenanbindung des Kleinen Grasbrooks an die Linie U4 einen Korridor für mögliche Trassenverläufe gen Süden vorausschauend für den Sprung nach Wilhelmsburg prüfen und die entsprechenden Flächen frei halten beziehungsweise berücksichtigen. Des Weiteren solle er Varianten für den Streckenverlauf vom Kleinen Grasbrook über Wilhelmsburg nach Harburg untersuchen und dabei insbesondere die Position von Haltestellen mit maximalen potenziellen Fahrgastzahlen sowie die oberirdische Nutzung von Teilen der jetzigen Wilhelmsburger Reichsstraße prüfen und über die Ergebnisse seiner Planungen der Bürgerschaft bis zum 31. Dezember 2019 berichten.

Die SPD-Abgeordneten bekräftigten, wie wichtig es sei, mindestens parallel, wenn nicht sogar vor der Stadtentwicklungsperspektive des Kleinen Grasbrooks auch die Infrastruktur zu planen. Deshalb fanden sie es sinnvoll, sich in diesem Zuge Gedan-

ken darüber zu machen, wie der Hamburger Süden weiter erschlossen werden solle. Dies vorausgeschickt baten sie die Senatsvertreterinnen und -vertreter, die diesbezüglichen Planungen ausführlich darzustellen, den Sachstand, die Perspektive sowie ihre Einschätzung zu dem vorliegenden FDP-Antrag.

Die CDU-Abgeordneten begrüßten den vorliegenden Antrag, und bestätigten, dass dieser genau das beinhalte, was benötigt werde. Schließlich sei die U4 seinerzeit genauso konzipiert worden, dass der Sprung über die Elbe bis nach Wilhelmsburg und Harburg erfolgen könne, und bei Betrachtung der S-Bahnsituation im Hamburger Süden auch klar sei, dass beim Kleinen Grasbrook nicht Schluss sein könne. Daher, betonten sie, würden sie den FDP-Antrag aus voller Überzeugung unterstützen, und verliehen ihrer Hoffnung Ausdruck, dass die Regierungsfractionen diese Notwendigkeit auch sehen würden.

Der Abgeordnete der GRÜNEN wies darauf hin, dass man sich auf jeden Fall überlegen müsse, wie die U4 perspektivisch verlängert werden könne. Bei den Elbbrücken hätten sie bereits gesagt, dass dort erst einmal, jedoch nicht perspektivisch Schluss sein solle. Daher sei die Haltestelle bereits in der Art hergestellt worden, dass eine Verlängerung über die Elbe zu einem späteren Zeitpunkt möglich wäre. Er ging davon aus, dass ein ähnliches Vorgehen auch auf dem Kleinen Grasbrook erfolgen könne. Gleichzeitig, gab er zu bedenken, müsse man sich im Klaren darüber sein, dass diese Projekte, auch die, die derzeit nördlich der Elbe geplant würden, sehr viel Geld kosten würden, sodass Prioritäten gesetzt und eine Reihenfolge festgelegt werden müsse. Das Argument, dass die S-Bahn oft zu voll und unzuverlässig sei, fand er hingegen schwierig, obgleich richtig sei, dass die Strecke zwischen Harburg und dem Hauptbahnhof sehr belastet sei und es darüber hinaus auf dieser Strecke derzeit mehr Störungen gebe, als vertretbar sei. Schließlich sei die Bahn in der Pflicht, die Strecke so zu warten und instand zu halten, dass sie vernünftig befahren werden könne. Er betonte, dass es nicht die primäre Aufgabe Hamburgs sein sollte, Parallelstrukturen zur S-Bahn zu bauen, nicht zuletzt auch deshalb, weil es durchaus auch andere Gebiete in der Stadt gebe, die noch schlechter als der Hamburger Süden in Richtung Hamburg erschlossen seien. Dieser Aspekt, unterstrich er, müsse in die Prioritätensetzung zwingend miteinbezogen werden.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE monierten, dass der Begriff „Parallelstrukturen“ den Schluss nahelege, dass der Abgeordnete der GRÜNEN offenbar davon ausgehe, dass im Hamburger Süden gar kein weiterer Bedarf an schienenengebundenem ÖPNV bestehen würde. Das Problem, dass auf der Linie S3/S31 die Fahrgäste dicht an dicht gedrängt stünden, sei nicht neu, sondern bestehe seit Jahren. Insofern sei ihres Erachtens unstrittig, dass auf dieser Strecke wesentlich mehr Kapazitäten gebraucht würden. Selbst, wenn die S32 eingesetzt werde, würde diese voraussichtlich weiterhin nicht ausreichen, diesen Streckenabschnitt zu bedienen. Diese Debatte, erklärte sie, sei in großem Umfang im Rahmen der Olympia-Bewerbung, ihres Erachtens weitestgehend einvernehmlich, mit dem Tenor geführt worden, dass nicht nur der Grasbrook, sondern auch Veddel, Wilhelmsburg und Harburg mitangebunden werden müssten. Daher gingen sie davon aus, dass der vorgelegte FDP-Antrag auf breite Zustimmung stoßen werde. Das, worüber sie sich bei dem Ursprungsantrag von SPD und GRÜNEN sorgen würden, sei der Hinweis in der Begründung der Drs. 21/16007, dass in den Planungen zum neuen Stadtteil auf dem nördlichen Teil des Kleinen Grasbrooks eine langfristig zu realisierende Anbindung an die U4 einbezogen werden sollte, die auch den nördlichen Teil der Veddel erschließen würde. Hierzu baten sie um Konkretisierung des Begriffs „langfristig“ und fragten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, ob aus „langfristig“ „etwas kurzfristiger“ gemacht werden könnte. Dies vorausgeschickt stellten sie erfreut fest, dass die SPD-Abgeordneten in ihrem heutigen Statement abweichend von den Aussagen in der Drs. 21/16007 argumentiert hätten, dass möglichst gleichzeitig, gerne auch schon vor der Stadtentwicklung bezüglich der Schienenanbindung etwas gemacht werden sollte. Vor dem Hintergrund, dass im Rahmen der Olympia-Bewerbung über die Verlängerung in Richtung Wilhelmsburg argumentiert worden war, dass die Nachfrage nicht groß genug sein würde und somit der erforderliche Nutzen-Kosten-Faktor trotz der in Aussicht stehenden Neubaugebiete nicht erreicht werden könne, fragten sie, ob an dieser Einschätzung weiterhin festgehalten werde, oder ob sich daran etwas geändert habe. Falls die Auffassung unver-

ändert die gleiche sei, wollten sie wissen, ob der Senat Bestrebungen habe, auf Bundesebene auf eine Änderung der Förderungsbedingungen hinzuwirken, so dass die Menschen in neuen Wohngebieten nicht erst das Auto nehmen müssten, weil sie keine Lust hätten, Bus zu fahren, sondern möglichst gleich den bereits vorhandenen schienengebundenen ÖPNV nutzen könnten.

Der AfD-Abgeordnete wies darauf hin, dass die AfD einen inhaltlich gleichen Antrag, Drs. 21/16170 „U4-Verlängerung in Hamburgs Süden (Antrag der AfD-Fraktion)“ gestellt hatte und folglich den FDP-Antrag vollends unterstützen werde. Der ursprüngliche Antrag von SPD und GRÜNEN aus der Drucksache 21/16007 sei seines Erachtens zu kurz gefasst. Der Einwand des GRÜNEN-Abgeordneten, dass nicht beliebig viel Geld ausgegeben werden könne, sei zwar richtig, jedoch, gab er zu bedenken, sollte auch nicht am falschen Ende gespart werden. Es müsse die Gelegenheit, die sich durch die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße und die dort in diesem Bereich entstehenden Neubaugebiete biete, genutzt werden, eine U-Bahn miteinzuplanen, sodass diese optimaler Weise bereits vorhanden sei, wenn die ersten Häuser errichtet würden. Auch wenn sich dies vermutlich nicht realisieren lassen werde, sei es umso wichtiger, zumindest die Planungen derart zu gestalten, dass die U-Bahn bereits vorgesehen sei. Der „Sprung über die Elbe“, das Leitmotiv der Regierungsfractionen, sei zwar in vielerlei Hinsicht bezogen auf Sport, Wohnraum, im Zuge der IGA und IBA sowie des Umzugs von Behörden nach Wilhelmsburg schon umgesetzt, in einer wichtigen Komponente jedoch bis heute nicht vollzogen worden; es mangle weiterhin an einem neuen Verkehrsweg in Richtung Süden. Die Formulierung der „Parallelstrukturen“, geäußert von dem GRÜNEN-Abgeordneten, sei unglücklich gewählt, weil sie nahelege, dass es sich um eine Ausweichstrecke handle, für die plädiert werde, was jedoch mitnichten der Fall sei. Als die Strecke beispielsweise im letzten Jahr über einen längeren Zeitraum nicht befahrbar gewesen sei habe der Schienenersatzverkehr zu chaotischen Zuständen geführt. Und selbst, wenn dieser optimal mit den Bussen erfolgt wäre, stelle dies doch keine Alternative dar, die akzeptabel wäre. Das, betonte er, habe auch etwas mit Risikomanagement zu tun. Er wies darauf hin, dass derzeit mit Hochdruck an der U5 gearbeitet werde, damit die zukünftigen Fahrgastströme bewältigt werden könnten, gab aber auch zu bedenken, dass die Fahrgastströme auch südlich der Elbe anwachsen würden, nicht zuletzt auch aufgrund der geplanten Neubaugebiete.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, dass die Bürgerschaft den Antrag aus der Drs. 21/16007 „Mit der U-Bahn auf den Kleinen Grasbrook: Bereitstellung der Vorplanungsmittel für die U4-Verlängerung von den Elbbrücken auf den Kleinen Grasbrook auf den Weg bringen (Antrag der GRÜNEN und SPD-Fraktion)“ bereits beschlossen habe. In diesem Zusammenhang, auch im Hinblick auf die Zukunft, betonten sie, müssten verschiedene Aspekte berücksichtigt werden. Unter anderem seien das die möglichen Trassenverläufe in Richtung Süden. Der derzeitige Planungsstand sehe, eingebettet in die gesamte Entwicklung mit Gebäuden und Straßen und Freiflächen eine oberirdische Trassenführung sowie eine Haltestelle über dem Moldauhafen vor. Eine Verlängerung der U4 nach Wilhelmsburg und Harburg sei bereits in der Konzeptstudie „U-Bahn-Netzerweiterung - Ergebnisbericht“ vom Dezember 2014 betrachtet, danach aber zunächst erst einmal zurückgestellt worden. In der Studie sei ausgeführt worden:

„Die weitere Streckenführung nach Wilhelmsburg hat eine eher langfristige Perspektive und ist auch aufgrund der langen Baustrecke durch das ohne nennenswerte Fahrgastpotentiale verfügende Hafengebiet aus heutiger Sicht nur dann vorstellbar, wenn in erheblichem Umfang städtebauliche Entwicklungen im Umfeld der vorgesehenen Trasse angestoßen und umgesetzt werden.“

Sie räumten ein, dass sich zwar durch die städtebaulichen Entwicklungen die bislang nicht nennenswerten Fahrgastpotentiale in Teilen ändern würden, jedoch sei aktueller Stand weiterhin, dass die weitere Streckenführung der U-Bahn nach Wilhelmsburg nur dann realisierbar sei, wenn in erheblichem Umfang städtebauliche Entwicklungen im Umfeld der vorgesehenen Trasse angestoßen und umgesetzt würden. Zudem seien erst kürzlich Maßnahmen zur Verwirklichung der S32 auf der Strecke zwischen Harburg und Hauptbahnhof beschlossen worden, die es zunächst einmal umzusetzen gelte, um die zusätzlichen Kapazitäten auf der Strecke zu schaffen, die benötigt wür-

den. Erst wenn dieser Schritt abgeschlossen sei, könne über eine planerische Verlängerung der U-Bahn in diese Richtung nachgedacht werden. Und wer das Thema ohne Blick auf die Ressourcen diskutiere, müsse sich am Ende auch die Frage stellen lassen, ob die Priorisierung, die sie jetzt hätten, U4 Ost und U5 sowie möglicherweise die Führung der S-Bahn in den Hamburger Westen in den Bereich Altona, obgleich letzteres noch nicht entschieden sei, noch einmal infrage gestellt werden solle. Der Senat, betonten sie, würde an seiner Priorisierung festhalten, aber im Zuge der Planung der Weiterführung der U4 auf den Kleinen Grasbrook auch eine abermalige zukünftige Weiterführung in den Planungen berücksichtigen. Mit vertiefenden Planungen würden sie jedoch erst dann anfangen, wenn es eine realistische Perspektive zur Finanzierung der Maßnahme gebe. Wenn allerdings eine Trasse der U4 auf der ehemaligen Wilhelmsburger Reichsstraße gefordert sei, müssten sie darauf hinweisen, dass hierdurch die dicht besiedelten Bereiche Reiherstiegviertel, und Kirchdorf Süd nicht erschlossen würden. Zudem würden für die Flächen Reiherstiegviertel und Wilhelmsburger Reichsstraße die Bebauungsplanverfahren bereits laufen. Diese Pläne würden zum großen Teil Wohnbebauung vorsehen, und zwar genau auf der Trasse der ehemaligen Wilhelmsburger Reichsstraße. Daher lasse sich ein derartiger Vorschlag nicht realisieren. Dennoch, versicherten sie, werde der Senat die Verbindung zwischen Süden und Norden immer mit im Blick behalten. Bezüglich der Finanzierungsmöglichkeiten führten sie aus, dass sie sehr daran interessiert seien, die Möglichkeiten der Finanzierung aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu verbessern. Ein Schritt in die richtige Richtung sei dabei, dass zukünftig absehbar aufwachsend nicht mehr 330 Millionen Euro GVFG-Mittel zur Verfügung stünden, sondern 1 Milliarde Euro jährlich. Davon würden sie auf einen beträchtlichen Anteil für Hamburg hoffen. Darüber hinaus hätten sie und einige andere Länder auch Interesse, die Förderkriterien in der Form zu aktualisieren, dass künftig auch in bereits verdichteten großstädtischen Räumen mit einer guten ÖPNV-Erschließung eine Förderung möglich sein solle. Die Krux sei, erklärten sie, dass dort, wo sie zum Beispiel im Rahmen der Busbeschleunigung hochgerüstete und sehr erfolgreiche Bussysteme hätten, der zusätzliche Nutzen, der nach GVFG generiert werden könne, kleiner sei, als er wäre, wenn man nichts tun würde und eine schlechte ÖPNV-Erschließung hätte. Das bedeute, dass man in der heutigen Logik des GVFG besser gestellt sei, als man gestellt sein sollte, wenn man sich um einen guten ÖPNV bemühe. Die Entscheidung, diese Regelung anzupassen, räumten sie ein, obliege zwar der Bundesregierung, Hamburg sei jedoch bemüht, entsprechend Einfluss zu nehmen.

Die FDP-Abgeordneten stellten klar, dass es ihnen nicht darum gehe, den Senat aufzufordern, innerhalb der nächsten zehn Jahre eine U-Bahn-Strecke nach Harburg zu bauen, sondern ihr Anliegen sei es, dass der Senat eine realistische perspektivische Planung vorlege in den Jahren 2019/2020. Es sei klar, dass auch für die Planung einer U-Bahn Mittel eingesetzt werden müssten, aber bei weitem nicht vergleichbar viele wie beim Bau einer U-Bahn. Außerdem, betonten sie, würden konkrete Planungen es auch einfacher machen, Förderungen durch den Bund zu bekommen. Wenn die Strecke in Richtung Süden derzeit noch nicht einmal geplant werden solle, fragten sie sich, wie die Menschen aus dem Süden Hamburgs mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot in die Stadt gebracht werden sollen, wenn es nur eine schienengebundene und massentaugliche Verbindung mit der S-Bahn gebe, die, wenn sie ausfalle, regelmäßig zu chaotischen Zuständen führe, weil keine adäquate Alternative bestehe. Zudem, erklärten sie, müsse auch im Hinblick auf die wachsende Einwohnerzahl Hamburgs ein verlässliches ÖPNV-Angebot geschaffen werden, das, falls entsprechende Pläne nicht bereits vorlägen, auch eine Anbindung von Harburg und den Elbinsel-Bewohnerinnen und Bewohnern gewährleistet.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter verwiesen abermals auf den Ergebnisbericht besagter Konzeptstudie, aus dem bereits einige Informationen entnommen werden könnten. Darüber hinaus, führten sie aus, werde mit der S32 neues ÖPNV-Potenzial geschaffen. Angesichts der Bemerkung, dass Planung nicht so viel koste wie Bau, gaben sie zu bedenken, dass auch Planungskosten erhebliche Summen verschlingen würden. Für eine Strecke, wie die nach Harburg, die etwa zehn bis 12 Kilometer lang sei, würden bereits alleine für die Planung Kosten in Millionenhöhe anfallen, wenn beispielsweise wie im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung vorgegangen würde. Das Finanzielle sei dabei jedoch nur ein Aspekt. Angesichts dessen, dass es derzeit

sehr schwierig sei, entsprechendes Personal zu finden, dass heiße Ingenieurbüros, die derartige Projekte überhaupt planen könnten, stelle sie der Faktor Personal vor ein nicht minder großes Problem. Das Personal bei der Hochbahn, das bislang mit den Vorplanungen beschäftigt gewesen sei, führten sie weiter aus, würde nunmehr die nächste Projektphase betreuen und stnde somit nicht für neue Aufgaben zur Verfügung. Das heiße, wenn weitere Projekte, seien es auch nur die Planungen, in Angriff genommen werden, müsste ein komplett neues Planungsteam bei der Hochbahn aufgebaut werden. Das sei kurzfristig, innerhalb weniger Monate, ohnehin nicht realisierbar, aber auch nicht sinnvoll, weil Planungen, von denen von vornherein klar sei, dass sie zunächst etliche Jahre liegenbleiben würden, bevor auf sie zurückgegriffen werde, ohnehin nicht mehr verwendbar wären, zum einen, weil sich in dieser Zeit die Stadt weiter verändere, zum anderen, weil der Bund keine nicht aktuellen Planungen akzeptiere. Auf die Frage, was mit Blick auf die Elbinseln geplant sei, antworteten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass es bislang zwei S-Bahnlinien gebe, die S3 und die S31, die, räumten sie ein, noch Potential hätten, ihre Zuverlässigkeit zu verbessern. Hinzu käme mit der S32, für die die neuen Fahrzeuge bereits bestellt seien, eine dritte Verbindung innerhalb des 10-Minuten-Rasters. Die infrastrukturellen Voraussetzungen seien in der Bürgerschaft beschlossen worden und befänden sich im Wege der planerischen Umsetzung. Die Vorplanung, eine Taktverdichtung zu ermöglichen, sei von der Bahn bereits in Angriff genommen worden, sodass alles darin mnde, dass diese dritte Fahrt innerhalb des 10-Minuten-Intervalls kurz- bis mittelfristig realisiert werden könne. Das sei die Perspektive, die für Veddel, Wilhelmsburg und Harburg relativ kurzfristig bestehe. Redundanzen im Schnellbahn-Netz, gaben sie zu bedenken, gebe es an anderen Stellen auch nicht, nicht für die S1 in Richtung Blankenese und auch nicht für die U1 in Richtung Volksdorf. Auf diesen Strecken, die beispielsweise genannt wurden, und auch auf anderen müssten sich die Fahrgäste auch darauf verlassen, dass die Verkehrsunternehmen und die Infrastrukturunternehmen eine stabile Verkehrslage erzeugen würden. Die Konzeptstudie sei erarbeitet worden, um die weitere Perspektive herauszuarbeiten, das sei erfolgt und sei genau die Richtschnur, an der sie mit den Verkehrsunternehmen, speziell mit der HOCHBAHN, arbeiten würden, um für die nächsten Jahre und Jahrzehnte gewappnet zu sein.

Die SPD-Abgeordneten bestätigten, dass sie die Elbinseln und den Hamburger Süden sehr wohl im Blick hätten, wiesen aber darauf hin, dass es zum jetzigen Zeitpunkt keinen Sinn mache, eine Planung auf Vorrat zu fertigen, die auf Grundlagen basiere, die in 10 bis 15 Jahren möglicherweise komplett andere sein könnten, insbesondere, weil das Bundesministerium ohnehin nur aktuelle Planunterlagen akzeptiere. Dies vorausgeschickt interessierte sie, was der Bund als „aktuell“ bezeichne, wie alt die Planungen maximal sein dürften. Sie bekräftigten, weiterhin zu der Erweiterung in Richtung Wilhelmsburg und Harburg zu stehen, sofern sie sinnvoll und notwendig sei. Mit der Planung würden sie aber erst beginnen wollen, wenn die bereits geplanten Maßnahmen umgesetzt worden seien. An den Priorisierungen der U- und S-Bahn-Planungen würden sie zudem unverändert festhalten wollen. Zudem müsse auch dem berechtigten Einwand der Senatsvertreterinnen und -vertreter bezüglich der finanziellen und vor allem auch personellen Schwierigkeiten, die eine weitere kurzfristig anberaumte zusätzliche Planung mit sich brächte, Rechnung getragen werden. Im Folgenden legten sie ein gemeinsam mit der GRÜNEN-Fraktion verfasstes Petikum in Form eines Ersuchens zur Drs. 21/16171 als Tischvorlage vor (s. Anlage), woraus, erläuterten sie, deutlich werde, dass sie sich dem weiteren Weg nicht verwehren würden, sondern im Gegenteil darauf hinwirken würden, dass sehr deutlich darauf geachtet werde, dass auf dem Grasbrook mögliche zukünftige Trassenflchen gar nicht erst zugebaut, sondern freigehalten würden. Es liege ihnen sehr daran, dass im Rahmen der Stadtentwicklung auch miteinbezogen werde, wie dort künftig die Verkehrsinfrastruktur inklusive Haltestellenplanung weitergeführt werden könne. Eine mögliche Erweiterung würden sie jedoch erst dann konkret planen wollen, wenn sie aktuell sei.

Der Abgeordnete der GRÜNEN stellte fest, dass die große Herausforderung, vor der sie derzeit stehen würden, die Umsetzung der Planungen sei. Daher würde es den Menschen auf den Elbinseln auch nicht weiterhelfen, wenn sie mit viel Geld und Personal und Ressourceneinsatz die U-Bahn über Wilhelmsburg hinaus planen würden und am Ende die Planung nur in der Schublade liege und dort niemandem nützlich

sei. Der Fokus für die Elbinseln liege auf der S-Bahn-Ertüchtigung. Die notwendigen Beschlüsse seien gefasst und die Maßnahmen würden anlaufen. Würden sie nun eine Strecke zusätzlich zur S-Bahnstrecke errichten, würde sich das zum einen voraussichtlich nicht motivierend auf das Handeln der Bahn im Hinblick auf die Streckener-tüchtigung auswirken, zum anderen würde auch an anderen Stellen nicht eine Paral-lelstrecke gebaut, nur weil eine Verbindung nicht gut funktioniere. Es sei seines Erachtens verkehrlich auch gar nicht gewollt, Redundanzstrecken zu schaffen. Wenn der Verkehr auf einer Strecke zum Beispiel wegen Bauarbeiten nicht laufe, müsse dafür gesorgt werden, dass ein adäquater Schienenersatzverkehr zur Verfügung gestellt werde. Das sei auch ein Fokus, den es für die Elbinseln im Auge zu behalten gelte, damit die aktuellen Probleme gelöst werden. Gleichwohl sei die Perspektive richtig. Deshalb habe auch die ganze Netzentwicklungsstudie gezeigt, wo die Potenzi-ale liegen würden, die auch jetzt noch nicht erschlossen würden, wie zum Beispiel die Verlängerung der U4 in die andere Richtung.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE kritisierten, dass eigentlich vereinbart wor-den war, derartige Änderungs- oder Ergänzungspetita den übrigen Ausschussmitglie-dern im Vorwege zur Sitzung zukommen zu lassen, damit diesen die Möglichkeit ein-geräumt werde, sich damit auseinanderzusetzen. Zu dem Petitum bemerkten sie, dass es keinen großen Unterschied zu dem Antrag aus Drs. 21/16007 gebe, außer dass dort wohl vergessen worden war ins Petitum zu schreiben, was bislang in der Begründung gestanden habe, nämlich dass die entsprechenden Flächen für die Schienenanbindung sowie ein Korridor, der vorausschauend den Sprung nach Wil-helmsburg ermöglichen würde, freigehalten werden solle. Ihrer Einschätzung nach sei allen daran gelegen, dass möglichst frühzeitig gute Angebote im ÖPNV auf der Schie-ne, gegebenenfalls übergangsweise auch mit dem Bus, angeboten würden, um die Menschen vom Auto wegzubekommen. Im Rahmen der Studie Mobilität in Deutsch-land (MiD) sei zudem auch die Schlussfolgerung gezogen worden, dass es gut sei, wenn die Menschen möglichst frühzeitig gute Angebote im ÖPNV nutzen könnten, um sich, wenn sie in neue Wohngebiete gezogen seien, gar nicht erst daran zu gewöh-nen, mit dem Auto zu fahren, sondern von Anfang an den ÖPNV nutzen könnten. Das sei genau der Ansatz, den die Senatsvertreterinnen und -vertreter bei Oberbillwerder verfolgen würden. Sie erinnerte an ihre Frage, was Rotgrün unter dem Wort „langfris-tig“ in ihrem Antrag verstehen würde, und fragte nochmals, was für den Senat die kurzfristigste Möglichkeit für eine U4-Verlängerung auf den Kleinen Grasbrook sei. Sie interessierte ferner, ob die Verlängerung der U4 zeitgleich mit den ersten dort zu errichtenden Wohnungen fertiggestellt sein werde oder doch aus verschiedenen Gründen erst zum Beispiel im Jahr 2030 oder 2035.

Hinsichtlich der Anbindung des Kleinen Grasbrooks würden derzeit die Ideen gesam-melt, die die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) mit der HafenCity Hamburg GmbH (HCH) entwickelt, erwiderten die Senatsvertreterinnen und -vertreter. Dort gelte, gaben sie an, im Übrigen genau das gleiche wie für die HafenCity, nämlich, dass man den ÖPNV, speziell die U-Bahn, mitdenke und über die Norderelbe hinüber-führe und, bevor die Siedlungsentwicklung physisch stattfinde, eine Haltestelle an dieser Stelle errichtet werde. Das hänge jedoch maßgeblich davon ab, was die Stadt-entwicklung an dieser Stelle vorhabe. Dem könnten sie verständlicherweise mit der U-Bahn nicht vorgreifen. Ziel sollte es aber sein, mindestens parallel vorzugehen.

Die FDP-Abgeordneten stellten nach Aussage der Senatsvertreterinnen und -vertreter fest, dass derzeit offenbar die Planung der U4 am Kleinen Grasbrook beendet sei.

Die CDU-Abgeordneten schlossen sich der Kritik der LINKEN-Abgeordneten an und monierten, dass das Petitum von SPD und GRÜNEN durchaus vor der Sitzung hätte verteilt werden können, sodass alle die Möglichkeit gehabt hätten, sich diesbezüglich vorzubereiten. Sie betonten, dass die Chance bestanden hätte, mit der Opposition zusammen etwas Vernünftiges anzustoßen. Da das offenbar nicht gewünscht sei, hätten sie nunmehr vorliegendes Petitum aufgerufen, dessen Annahme ihres Erach-tens nicht sinnvoll sei, da es aber auch nicht falsch sei, kündigten sie an, sich enthal-ten zu wollen. Sie bestärkten die FDP hingegen, ihren Antrag auf jeden Fall aufrecht-zuerhalten, da sie ihm zustimmen wollen würden.

III. Ausschussempfehlung

Der Verkehrsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft

1. *mehrheitlich mit dem Stimmen der Abgeordneten von SPD und GRÜNEN gegen die Stimmen der Abgeordneten der CDU, FDP, des Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE und des AfD-Abgeordneten, den Antrag aus der Drs. 21/16171 abzulehnen sowie*
2. *einstimmig bei Enthaltung der CDU- und der FDP-Abgeordneten folgendes Ersuchen zu beschließen:*

Der Senat wird ersucht,

1. *bei den Planungen zur Verlängerung der Linie U4 auf den nördlichen Teil des (Kleinen) Grasbrooks die Option einer späteren Weiterführung Richtung Süden nach Wilhelmsburg zu berücksichtigen und daher*
2. *wie schon bei der Haltestelle Elbbrücken eine Planung und Bauweise zu wählen, die eine weitere Verlängerung technisch und betrieblich zulässt, sowie*
3. *bei der Entwicklung des Grasbrooks die Flächen freizuhalten, die für den Bau der möglichen neuen Trassen benötigt würden.*

Martin Bill, Berichterstattung

Petition der Abgeordneten der SPD-Fraktion und der GRÜNEN-Fraktion im Verkehrsausschuss zu Drs. 21/16171 („Mit der U-Bahn auf den Kleinen Grasbrook und weiter nach Süden bis nach Harburg“)

Der Verkehrsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft zu beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. bei den Planungen zur Verlängerung der Linie U4 auf den nördlichen Teil des (Kleinen) Grasbrooks die Option einer späteren Weiterführung Richtung Süden nach Wilhelmsburg zu berücksichtigen und daher
2. wie schon bei der Haltestelle Elbbrücken eine Planung und Bauweise zu wählen, die eine weitere Verlängerung technisch und betrieblich zulässt sowie
3. bei der Entwicklung des Grasbrooks die Flächen freizuhalten, die für den Bau der möglichen neuen Trassen benötigt würden.