

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Selbstbefassung zum Thema

„U5 – Linienverlauf Innenstadt“

Vorsitz: **Heike Sudmann**

Schriftführung: **Eva Botzenhart**

I. Vorbemerkung

Der Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 5. Januar 2021 die Selbstbefassung mit dem Thema „U5 – Linienverlauf Innenstadt“ nach § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft beschlossen. Die Beratung fand abschließend in gleicher Sitzung statt.

II. Beratungsinhalt

Einführend stellten die Senatsvertreterin und die -vertreter anhand einer diesem Bericht als Anlage beigefügten Präsentation den Linienverlauf der U5 durch die Innenstadt vor.

Die SPD-Abgeordneten begrüßten den Fortschritt der Planungen zur U5, der dazu geführt habe, dass mit dem Bau der U-Bahn im Bereich Bramfeld bereits Ende 2021 begonnen werden könne, und hoben hervor, dass nicht nur an der Sengelmannstraße im Bramfelder Abschnitt Bauvorleistungen aus den Sechziger- und Siebzigerjahren bei dem U-Bahn-Bau miteinbezogen würden, sondern auch für die Haltestelle am Hauptbahnhof Nord zwei bereits vorhandene Tunnelröhren mitgenutzt werden könnten. Sie stellten fest, dass, obwohl viele sich bei der Haltestelle „Stephansplatz“ für einen bahnteiggleichen Umstieg ausgesprochen hätten, die letztlich gewählte Variante auch einen guten Umstieg ermögliche. Sie betonten, dass die U5 ein attraktives Angebot eröffne, das den Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) voranbringen, und somit einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende, aber auch zum Klimaschutz leisten könne. Diese Einschätzung, dass der Bau der U5 nicht mit Klimaschutz kompatibel sei, werde aktuell, erklärten die SPD-Abgeordneten, von einer „Kampagne“ vertreten, die propagiere, dass die CO₂-Bilanz eines derart großen Betonbauwerks verheerend, und somit dem Klimaschutz mitnichten zuträglich sei könne. Hierzu baten sie um Einschätzung der Senatsvertreterin und der -vertreter, und fragten, welche Argumente sie diesen kritischen Stimmen entgegensetzen würden. Schließlich könne, komme man dieser Kritik nach, der gesamte künftige U-Bahn-Bau eingestellt werden. Das, betonten sie, sei keine Perspektive für den ÖPNV, die sie sich wünschen würden. Bezüglich der Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG-Förderung) interessierte sie der ihres Erachtens ungewöhnliche Umstand, dass die Förderung für das Gesamtprojekt erst beantragt werde, nachdem bereits mit dem Bau der U5 im Bereich Bramfeld begonnen worden sei, vor allem, weil hierfür ein Einvernehmen mit dem Bund Voraussetzung sei. Im Rahmen der Präsentation sei ferner darauf hingewiesen worden, dass sich der Gesamtantrag für die GVFG-Mittel verzögert habe, weil sich die Fördermodalitäten geändert hätten.

Dies vorausgeschickt erkundigten sie sich, ob aus diesen geänderten GVFG-Modalitäten möglicherweise Vorteile für Hamburg erwachsen würden.

Anhand der U5-Planungen, erklärten die Senatsvertreterin und die -vertreter, habe sehr deutlich veranschaulicht werden können, dass das GVFG-Gesetz, das bereits seit Jahrzehnten existiere, an vielen Stellen nicht mehr zeitgemäß, und somit überarbeitungsbedürftig sei. Das betreffe zum Beispiel die Berechnung bestimmter Effekte auf der Umweltseite, wenn, wie bei der U5, in einem Bereich gebaut werden solle, in dem bereits ein sehr hochverdichtetes Busnetz, wie in der Innenstadt, bestehe, das nach dem Bau der U-Bahn dann teilweise zurückgenommen werden solle. Das sei ein Fall, der sich in den jetzigen GVFG-Richtlinien nicht richtig abbilden lasse, ebenso wie andere Aspekte in innerstädtischen Bereichen, die aber für das Erreichen des gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Verhältnisses von über 1,0 sehr wichtig seien. Daher befänden sie sich, und auch die Kolleginnen und Kollegen aus München, die ebenfalls derzeit ein U-Bahn-Vorhaben planen würden, in einem engen Austausch sowohl miteinander, aber auch mit dem Bund. Über den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sei es gelungen, auf Bundesebene viele auch für Hamburg relevante Aspekte im Rahmen der anstehenden Gesetzes- und auch Verordnungsänderung einzubringen, von denen sie überzeugt seien, dass sie Berücksichtigung fänden und der Planung der U5 letztlich zugutekämen. Sie ließen keine Zweifel daran, im Rahmen des zu stellenden Förderantrags die „1,0-Hürde“ problemlos überspringen zu können und auch wegen des sogenannten Metropolbonus die entsprechende Bundesförderung bewilligt zu bekommen. Das Thema „Nachhaltigkeit“, betonten sie, sei nicht nur verbal, sondern auch bezogen auf den Hamburg-Takt und die HOCHBAHN-Strategie eines der Top-Themen. Deshalb gebe es auch das Commitment, schon bei den Ausschreibungen der Bauleistungen zum Beispiel dem Aspekt, wie die Aushärtung des verbauten Betons erfolge – eine entscheidende Größenordnung bezogen auf die bauliche CO₂- und somit Klimabilanz –, ein großes Maß an Bedeutung zukommen zu lassen. Die eigentliche Klimabilanz werde aufgrund einer Simulation, die mit den bekannten Daten gespeist werde, ermittelt. Die Daten dieser 1. Simulation, kündigten sie an, würden voraussichtlich bereits im 1. Quartal vorliegen. Überdies, gaben sie zu bedenken, könne nicht nur die Klimabilanz direkt nach dem Bau einer neuen U-Bahn betrachtet werden, sondern es müsse, auch vor dem Hintergrund, dass eine derartige U-Bahn-Anlage mindestens für die nächsten 100 Jahre Bestand haben werde, auf lange Sicht gesehen werde, welche positiven Auswirkungen eine U-Bahn, die im 90-Sekunden-Takt fahren werde, sowohl verkehrlich, aber auch bezogen auf die CO₂-Bilanz haben werde. Entsprechende Methoden zur Ermittlung der CO₂-Bilanz, erklärten sie, fänden sich im Klimaplan und würden für den Bau der U5, davon seien sie überzeugt, letztlich zu einer positiven Klimabilanz führen. Insofern würden sie auch gar nicht in die Diskussion, dass U-Bahn-Vorhaben künftig womöglich aufgrund der beim Bau entstehenden CO₂-Emissionen gar nicht erst angegangen werden könnten, einsteigen wollen. Einer der entscheidenden Faktoren sei die Optimierung, die sie im Rahmen der Ausschreibung Schritt für Schritt vornehmen würden, um die entsprechenden Baufirmen zu einem optimierten Bauen und somit optimierter Aushärtung des Betons im Sinne einer positiveren CO₂-Bilanz bei dem Bau der U5 anzuhalten. Es sei, stellten die Vertreterin und die Vertreter des Senats die Aussage der SPD-Abgeordneten richtig, nicht ungewöhnlich, sondern eher Standard, auf Basis der Gesamtlinie einer neuen Schnellbahn einen Förderantrag nach GVFG zu stellen. Zudem hätten sie sich beim Bund rückversichert, dass der Baubeginn vor Abschluss des Förderverfahrens sich nicht negativ auf die Förderung auswirken werde. Sobald die bereits erwähnte Simulation vorliege, die für den GVFG-Antrag benötigt werde, und die neue Gesetzeslage in Kraft getreten sei, würde der Förderantrag eingereicht.

Die Abgeordneten der GRÜNEN begrüßten ebenfalls den Fortschritt der U5-Planungen, und hoben die Bedeutung dieses Vorhabens für den Hamburg-Takt, aber auch für die Stärkung des Umweltverbundes hervor, insbesondere im Hinblick auf das Ziel, 80 Prozent des Modal Splits im Umweltverbund abdecken zu wollen. Dafür, betonten sie, sei eine Stärkung des schienengebundenen Nahverkehrs in Hamburg unumgänglich. Überdies würden durch die U5 viele Bereiche in Hamburg, die bislang noch keinen schienengebundenen Anschluss hätten, wie beispielsweise Bramfeld und Steilshoop, aber auch Lokstedt und große Teile von Eppendorf an die Schiene angebunden. Bezüglich des Streckenverlaufs im Zentrum sei eine gute Lösung gefunden wor-

den, weil einerseits die Leistungsfähigkeit, die eine Strecke im Zentrum haben müsse, gewährleistet sei, aber andererseits auch eine Verträglichkeit mit anderen Bereichen in der Innenstadt hergestellt werde, sodass auch während der Bauzeit die Innenstadt so interessant wie möglich bleibe, weil Beeinträchtigungen so gering, wie es bei einem solchen Großprojekt möglich sei, gehalten würden. Vor dem Hintergrund der Debatte, warum mit der U5 noch eine weitere Linie durch die Innenstadt geführt werden müsse und nicht stattdessen eine Tangentiallinie gewählt worden sei, fragten sie mit Blick auf das „U“, ob es im Norden technisch die Möglichkeit gebe, eine Verbindung zwischen Siemersplatz und Sengelmannstraße herzustellen, um den Bogen, den es im Norden schon zum Teil gebe, durchzubinden. Darüber hinaus interessierte sie die Abwägung der ökologischen Konsequenzen für den Bereich Binnenalster und Planten un Blumen und sie erkundigten sich, inwieweit der ökologische Ausgleich bereits Teil der Betrachtungen gewesen sei. Darüber hinaus interessierte sie der Umgang mit dem beim U-Bahn-Bau anfallenden Abraum.

Die Frage, warum eine bestimmte Linienführung für eine U-Bahn-Strecke gewählt worden sei, könne aus verschiedenen Blickwinkeln beantwortet werden, erklärten die Senatsvertreterin und die -vertreter. Der wichtigste Aspekt, betonten sie, sei jedoch die Sinnhaftigkeit der Linienführung, die dazu beitrage, dass bisher nicht an das Schnellbahnnetz angebundene Gebiete wie Steilshoop, Bramfeld, Lurup und Osdorf künftig ebenso an den schienengebundenen ÖPNV angebunden werden, wie auch eine Reihe von Gebieten, die bisher eine deutliche Entfernung bis zu der nächsten Schnellbahnhaltestelle hätten, wie zum Beispiel Teile von Eppendorf und Uhlenhorst. Darüber hinaus sei es ebenfalls geboten, sich an stark frequentierten Buslinien, im Fall der U5 seien das insbesondere die Buslinien 5 und 6, zu orientieren, und sich zu fragen, wo die Menschen hinwollen würden. Aus unterschiedlichen Gründen, räumten sie ein, könne und müsse auch weiterhin über Tangentialverbindungen diskutiert werden, weil verbesserte Querverbindungen für den ÖPNV ebenfalls wichtig seien. Dennoch müssten bei derart großen Bauvorhaben in erster Linie die Hauptverkehrsströme berücksichtigt werden. Daher könne auch nicht verkannt werden, dass die aufkommensstärkste Haltestelle der Hauptbahnhof Nord mit 90.000 Fahrgästen pro Tag sei und es auch weitere Haltestellen, die sehr stark frequentiert würden, gebe, wie den Jungfernstieg, Stephansplatz und das Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf (UKE); allesamt Haltestellen, die sehr zentrumsnah gelegen seien. Ferner gebe es auf dem Linienvorlauf der U5 auch noch weitere andere Orte, die ebenfalls gut erreicht werden können sollten, wie die Arenen und die Universität. Überdies sei als Voraussetzung für ein derartiges U-Bahn-Bauvorhaben eine bestimmte Menge an Fahrgästen erforderlich. Aus ihren Ermittlungen, die sie im Hinblick auf den Hamburg-Takt vorgenommen hätten, sei deutlich geworden, dass die hochbefahrenen MetroBus-Linien trotz entsprechender Angebotsausweitungen kapazitätsmäßig an ihre Grenzen kämen und kaum noch Potenzial für weitere Verdichtungen bieten würden. Dementsprechend würden die innerstädtischen Potenziale die U5 Mitte nicht nur rechtfertigen, sondern sie erforderlich machen. Überdies, unterstrichen die Vertreterin und die Vertreter des Senats, seien sie hinsichtlich der Tangentialen nicht untätig, sondern hätten im Rahmen der Angebotsoffensive und der Strategie des Hamburg-Taktes diverse XpressBus-Linien neu eingeführt, die als Direktverbindungen sowohl von den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein (VHH), als auch von der HOCHBAHN vor allem als Tangentialverbindungen betrieben würden. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit diesen XpressBus-Linien, und weil es in diesem Bussystem auch noch Potenzial gebe, sei eine weitere Ausweitung im Laufe der nächsten Dekade denkbar. Da sie ohnehin die nächsten zehn bis maximal 15 Jahre mit dem Bau der U5 beschäftigt seien, könnten sie in diesem Zeitraum weitere Erfahrungen aus den Verdichtungen, die in dieser Zeitspanne im Bussystem vorgenommen würden, sammeln und daraus ihre Schlüsse ziehen, wie sich diese Angebotsausweitung im XpressBus-System auf die Tangentialen auswirke. Insofern sei das gewählte Vorgehen, dass man sich schon vor Jahren in Bereichen, in denen man heute hinsichtlich der Buskapazitäten an Grenzen stoße, auf den U-Bahn-Bau fokussiert habe, schlüssig. Dort hingegen, wo noch Kapazitäten seien, wie zum Beispiel in den Tangentialbereichen, würden im Rahmen von Angebotsoffensiven Tangentialverbindungen explizit mit den XpressBus-Linien gestärkt und ein weiterer Ausbau in Erwägung gezogen. Den Themen „Binnenalster“ und „Planten un Blumen“, fuhren sie fort, sei bereits im Rahmen der Vorabstimmung

eine hohe Priorität beigemessen worden. Zudem gebe es zahlreiche Lenkungs- und Arbeitskreise von der Fachebene bis hin zur Entscheidungsebene, in denen sowohl städtebauliche Belange als auch Umweltaspekte sehr intensiv, gerade bezogen auf Binnenalster und Planten un Blumen, schon im Vorfeld der Entscheidung des Linienverlaufs der U5 betrachtet worden seien. Beim Anblick der jetzigen Variante im Bereich der Haltestelle „Stephansplatz“ werde deutlich, dass der Japanische Garten nun doch nicht, wie noch vor rund anderthalb Jahren zu befürchten war, von den Bauarbeiten merklich tangiert werde. Stattdessen finde mit der nunmehr vorgestellten Linienführung der U5 nur noch ein minimaler Eingriff in Planten un Blumen statt. Das, betonten sie, würde allseits als große Leistung angesehen und sei zudem ein gutes Beispiel dafür, wie sie sich im Laufe der Planung und Entscheidungsfindung vorgearbeitet hätten, um in einem sensiblen Bereich eine Eingriffsminimierung zu erreichen. Analog würden sie bezüglich des Eingriffs in die Alster vorgehen. In Anbetracht des Baus einer Haltestelle am Jungfernstieg sei ein Eingriff in die Alster unumgänglich. Jedoch sei es in Zusammenarbeit mit der für Umwelt zuständigen Behörde bereits gelungen, diesen Eingriff, zumindest bezogen auf das Thema „Fischtreppe“ in den Bauabschnitten durch entsprechende Vorgehensweisen im Rahmen eines Kompromisses derart zu minimieren, dass nach ihrem Kenntnisstand die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft ihn unter der Prämisse mittrage, dass die von ihr angeführten Aspekte vollständige Berücksichtigung fänden. Dementsprechend, unterstrichen die Senatsvertreterin und die -vertreter, würden sie auch weiterhin planen vorzugehen, wohlwissend, dass ein derartiges Vorhaben nicht ohne Eingriffe realisiert werden könne. Es sei richtig, bestätigten die Senatsvertreterin und die -vertreter, dass beim Bau der U5 Abraum in großen Mengen anfallen werde. Dieser müsse zunächst abtransportiert und dann zum Teil auch wieder verfüllt werden. Daher befänden sie sich seit geraumer Zeit in enger Abstimmung mit der Stadt, insbesondere mit der Hamburg Port Authority (HPA), aber auch mit anderen Beteiligten, die ebenfalls mit großen Bauvorhaben befasst seien oder Flächenkapazitäten hätten, um zu einem gesamtstädtischen Konzept mit entsprechender Koordinierung zu kommen. Hinsichtlich der Frage, ob die Möglichkeit bestehe, die U5 an bestimmten Punkten, zum Beispiel zur Schließung des „U“, bei Bedarf weiterzubauen, sicherten sie zu, dass die HOCHBAHN alle Vorkehrungen treffen werde, wie auch am Hauptbahnhof, dass dort, wo es sinnvoll erscheine und umsetzbar sei, die Möglichkeit für die nachfolgenden Generationen, an bestimmte Punkte anzuschließen und die U-Bahn zu verlängern, offengehalten werde. Sie wiesen aber ausdrücklich darauf hin, dass es sich dabei dann um komplett neue Vorhaben handeln würde, die in den jetzigen Planungen zur U5 nicht enthalten seien.

Die CDU-Abgeordneten interessierte vor dem Hintergrund, dass der Abschluss der Vorplanung für den Abschnitt City Nord – Arenen für Mitte 2021 vorgesehen sei und daran anschließend mit der Entwurfsplanung begonnen werden solle, ob bereits eine Kostenkonkretisierung für den 1. Bauabschnitt und eine Kostenschätzung für den 2. Bauabschnitt vorliege. Schließlich, erklärten sie, seien schon für den 1. Bauabschnitt nach der Vorplanung derart hohe Kosten pro Kilometer in Aussicht gestellt worden, dass sie davon ausgingen, dass die Kosten im mittleren Bauabschnitt angesichts des schwierigen Baugrunds am Jungfernstieg und der erforderlichen teilweisen Trockenlegung der Binnenalster noch weitaus höher kalkuliert werden müssten. Dies vorausgeschickt erkundigten sie sich nach der Kostenschätzung zur U5 Mitte. Vor dem Hintergrund, dass seitens der Senatsvertreterin und der -vertreter auf die Frage nach der Streckenvariante darauf hingewiesen worden war, dass maßgeblich auf den Jungfernstieg abgestellt worden sei, weil ein Gutachter der Deutschen Bahn (DB) darauf hingewiesen habe, dass am Hauptbahnhof Versackungen von bis zu 25 cm Höhe zu befürchten stünden, erkundigten sie sich nach dem Detaillierungsgrad dieser Begutachtung, und fragten nach, ob es sich bei besagtem Gutachter um einen Interessenvertreter der DB gehandelt habe, oder ob ein unabhängiger Gutachter von der DB beauftragt worden sei. Schließlich, betonten sie, handele es sich bei der Entscheidung der Linienführung deshalb um einen neuralgischen Punkt, weil ihrer Einschätzung nach die nunmehr gewählte Streckenführung über den Jungfernstieg verglichen mit der Führung über den Hauptbahnhof erhebliche Mehrkosten produziere, sodass sie sich fragen würden, ob die Versackungsgefahr am Hauptbahnhof wirklich so hoch eingeschätzt werde, als dass man ihr nicht durch geeignete Maßnahmen hätte entge-

genwirken können. Darüber hinaus interessierte sie die Länge des mittleren Bauabschnitts.

Der Abschnitt am Hauptbahnhof, erklärten die Vertreterin und die Vertreter des Senats, sei nicht nur für das U5-Bahnbauprojekt ein neuralgischer Punkt, sondern auch für einen neuen Verbindungsbahnentlastungstunnel, der an dieser Stelle ebenfalls durchgeführt werden müsse. Zudem würden sie es ernst nehmen, wenn ein Gutachter feststelle, dass am Hamburger Hauptbahnhof mit seinen 14 Gleisen und täglich vielen Tausend Zügen die Gefahr von Versackungen oder Hebungen im Gleisbett von 25 cm Höhe bestehe, und wiesen darauf hin, dass durch die Nutzung der vorhandenen toten Haltestelle am Hauptbahnhof erhebliche Baukosten eingespart würden und die Anfahrt des Jungfernstiegs im Übrigen auch viele Vorteile biete. Sie bestätigten, dass natürlich auch die Kosten in die Abwägung des Linienvverlaufs eingeflossen seien, betonten aber, dass diese an dieser Stelle nicht ausschlaggebend gewesen seien, sondern der Gewährleistung der Funktionsfähigkeit und der Sicherstellung des Betriebs des Hamburger Hauptbahnhofs zu jeder Zeit eine hohe Priorität beigemessen worden sei. Im Übrigen, gaben sie zu bedenken, müsse bei allen Berechnungen auch immer berücksichtigt werden, dass ein 75-prozentiger Mitfinanzierungsanteil des Bundes angestrebt würde, der sich positiv auf die Kosten, die Hamburg letztlich zu tragen habe, auswirken werde. Sie stellten klar, dass nicht geplant sei, die gesamte Binnenalster trockenzulegen. Es müsse zwar, wie in der Vergangenheit auch schon erfolgt, in der Alster gebaut werden, dafür müssten von den 180.000 Quadratmetern Fläche der Binnenalster nur etwa 20.000 Quadratmeter vorübergehend für die Bauarbeiten trockengelegt werden. Bezug nehmend auf die Kostenfrage baten sie um Verständnis, dass sie vor der Veröffentlichung von Kosten, an denen sie dann schließlich gemessen würden, zunächst noch auf den ausstehenden Planfeststellungsbeschluss für die U5 Ost, aus dem sich durchaus noch Änderungen ergeben könnten, sowie auf die für Ende 2021 geplante Einreichung des GVFG-Antrags warten wollen würden, weil erst zu diesem Zeitpunkt mit der Gesamtkostenrechnung belastbare Zahlen vorliegen würden. Das Thema „Gutachter“, erklärten die Vertreterin und die Vertreter des Senats, hätten sie auch aus dem Lenkungskreis heraus sehr intensiv begleitet. Sie berichteten, dass sie grundsätzlich, nicht nur bei den Planungen zur U5, versuchen würden, mit zwei unterschiedlichen Gutachtern zu arbeiten, um möglichst zwei separate Expertisen vorweisen und ihre Entscheidung so fundiert wie möglich treffen zu können. Dementsprechend sei zunächst ein interner Gutachter der HOCHBAHN und unabhängig davon ein Gutachter, den die DB als Hauptakteurin des Verfahrens am Hauptbahnhof empfohlen hatte, beauftragt worden, die Möglichkeiten vor Ort darzustellen. Beide Gutachter seien unabhängig voneinander zu dem Schluss gekommen, dass die baulichen Risiken am Hauptbahnhof zu groß seien, als dass man unter ihm im Zuge einer Vereisung hindurchgehen könne, sodass letztlich die Entscheidung auf die sogenannte kleine Variante gefallen sei. Bei der Ermittlung der Fahrgastzahlen und bei den Belastungssimulationen hätten sie ebenfalls auf zwei voneinander unabhängige Gutachten zurückgegriffen. Die U5, informierten sie weiter, habe eine Gesamtlänge von 25 Kilometern. Davon entfielen auf die U5 Mitte 19,2 Kilometer, auf die U5 Ost 5,8 Kilometer.

Vor dem Hintergrund, dass sich der Planfeststellungsbeschluss auf den 1. Bauabschnitt beziehe, fragten die CDU-Abgeordneten nach, ob es nicht schon eine Kostenschätzung für den mittleren Bauabschnitt gebe.

Die Senatsvertreterin und die -vertreter bedauerten, diesbezüglich noch nicht aussagefähig zu sein, sicherten aber zu, dass, sobald Ende 2021 vorbereitend auf die Antragstellung der GVFG-Förderung zum Jahresbeginn 2022 die hierfür erforderliche Gesamtkostenschätzung für die gesamte Linie vorliege, sie die Kosten auch bekannt geben würden.

Die Abgeordneten der LINKEN fassten zusammen, dass das, was sie an Neuigkeiten vorgestellt bekommen hätten, sei, dass es nun doch eine Haltestelle am Jungfernstieg geben solle, was zu Beginn der Planungen nicht vorgesehen gewesen und von vielen Seiten kritisiert worden war. Überdies hätten sie vernommen, dass der historische Japanische Garten nun doch nicht angetastet werden müsse. Keine Neuigkeit hingegen sei, dass sie bei den Kosten weiterhin im Dunkeln tappen würden, was angesichts der Kosten, die im Zusammenhang mit der Bewältigung der Corona-Pandemie auf die

Stadt und den Bund zukommen würden, sehr misslich sei. Schließlich handele es sich bei alleine 25 Kilometern für die U5 Ost und U5 Mitte um ein riesiges Projekt, bei dem bis heute nicht feststehe, ob die Finanzierung überhaupt zustande komme. Die Finanzierung einer Stadtbahn hingegen, gaben sie zu bedenken, würde lediglich ein Zehntel der Kosten beanspruchen, die für den Bau einer U-Bahn veranschlagt werden müssten. Es stehe außer Frage, bekräftigten sie, dass der Ausbau des ÖPNV notwendig sei. Dennoch müsse auch überlegt werden, wie dieser für die lange Zeit, für die sie planen würden, auch finanzierbar und sicher realisierbar sei. Zum Thema „Klimaverträglichkeit“ stellten sie richtig, dass es sich bei den kritischen Stimmen nicht, wie von den SPD-Abgeordneten in herablassender Weise geäußert, um eine „Kampagne“ handele, sondern um eine berechtigte Sorge, wie mit dem CO₂-Ausstoß bei einem derart großen U-Bahn-Projekt umgegangen werde. Es sei zwar dargestellt worden, dass der CO₂-Ausstoß nach Fertigstellung der U-Bahn abnehmen werde, wenn weniger Menschen Auto und mehr Menschen U-Bahn fahren würden. Jedoch hätten sie den Senat in der Drs. 22/2525 Gefährden die U-Bahn-Neubauten die Ziele des Hamburger Klimaplan? – Schriftliche Kleine Anfrage, Heike Sudmann (Fraktion DIE LINKE) – bereits gefragt, wie es bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und insgesamt mit der CO₂-Belastung aussehe, und vom Senat die Antwort bekommen, dass die Zement- und Stahlproduktion nicht betrachtet worden sei und das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz diese Anforderungen auch nicht stelle, weil U-Bahn-Vorhaben offenbar nicht zu den dort beschriebenen Vorhaben zählen würden. Daher müsse auch berücksichtigt werden, und das greife der BUND unter anderem in seiner Stellungnahme zum Bau der U5 auf, was während der Realisierung passiere. Es gehe darum, dass es über 100 Jahre brauche, die CO₂-Produktion insgesamt für den U-Bahn-Bau zu kompensieren. Daher baten sie die Senatsvertreterin und die -vertreter um Einschätzung hinsichtlich des CO₂-Ausstoßes während der Bauphase. Vor dem Hintergrund, dass darauf hingewiesen worden sei, dass immer zwei Gutachten in Auftrag gegeben würden, erkundigten sie sich bezüglich der Machbarkeitsuntersuchung „U-Bahn Netzerweiterung Abschnitt U5 Mitte“ aus dem Jahr 2019, in der ausgeführt worden war, dass der Platzbedarf sowohl für die Entrauchung als auch Entfluchtung für die zukünftig zu erwartenden Fahrgastmengen als äußerst kritisch zu bewerten sei bezogen auf die Bahnsteigbreite, aber auch hinsichtlich der Treppenanlagen, und fragten nach, ob es inzwischen eine neue Bewertung dieses Problems gebe. Vorab baten sie jedoch um Aufklärung, ob sich die Aussagen in der Machbarkeitsstudie auf die bestehenden Bahnsteige der U2 und U4 oder auf die nicht genutzten Bahnsteige bezogen hätten. Zudem sei von der Senatsvertreterin und den Senatsvertretern vorgetragen worden, dass es auch bei einem Fahrgastanstieg nunmehr offenbar weniger Schwierigkeiten gebe, als noch in der Machbarkeitsstudie gesehen wurden, in der darauf hingewiesen worden war, dass die vorhandenen Querschläge zwischen den Röhren voraussichtlich nicht zur Bewältigung der Fahrgastströme ausreichen würden. Hierzu baten sie um Erklärung. In Anbetracht des Umstandes, dass eine Vereisung als Verfahren für die Bauarbeiten am Hauptbahnhof nicht infrage komme, erkundigten sie sich, ob deshalb während der Bauarbeiten nun mit Sperrzeiten für den Hauptbahnhof gerechnet werden müsse, und, falls dem so sei, baten sie um Information, welche Bereiche in welchen Zeiträumen davon betroffen sein werden. Die Aussage von Senatsseite, dass der Stadtteil St. Georg durch den U-Bahn-Bau vom Busverkehr entlastet werde, verwunderte die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, weil sie bislang immer davon ausgegangen waren, dass die Stadt vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlastet werden solle und nicht der ÖPNV, das heiße auch nicht der Busverkehr als Belastung gesehen würde. Vor dem Hintergrund, dass die Senatsvertreterin und die -vertreter ausgeführt hätten, dass mit der U5 ein 2-Minuten-Takt und möglicherweise auch ein 90-Sekunden-Takt realisierbar sei, erinnerten sie daran, dass diese Taktung schon vor Jahren, auch für die Bestands-U-Bahnen, von den Senatsvertreterinnen und -vertretern in Aussicht gestellt worden war, ebenso wie der 90-Sekunden-Takt, der durch Automatisierung in erreichbare Nähe rücken sollte.

Die Vertreterin und die Vertreter des Senats nahmen Bezug auf die Darstellung der Antwort des Senats auf die zitierte Schriftliche Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE und betonten, dass sie in der Antwort mitnichten vorgebracht hätten, dass das Vorhaben U5 nicht UVP-pflichtig sei. Sie betonten, dass das Vorhaben U5 definitiv der UVP-Pflicht unterliege und daher im Rahmen der UVP auch sämtliche Prüfungsgegenstän-

de der UVP abgearbeitet werden müssten. Sie hätten lediglich in ihrer Antwort versucht darzustellen, dass laut gegenwärtigem UVP-Recht der bei der Baustoffproduktion anfallende CO₂-Ausstoß nicht in die Prüfung einbezogen werden müsse und somit auch nicht einbezogen worden sei. Dennoch, stellten sie heraus, würde auch die Zement- und Betonindustrie ihrerseits intensiv daran arbeiten, klimaneutral zu werden, und habe sich zum Ziel gesetzt, zwischen 2040 und 2050 bereits große Schritte erreicht zu haben. Da in diesen Zeiten die U5 noch in der Realisierungsphase sein werde, zeigten sich die Vertreterin und die Vertreter des Senats zuversichtlich, dass auch die U5 von den Fortschritten in der Zement- und Betonindustrie im Hinblick auf die CO₂-Bilanz profitieren werde. Konkret seien Veränderungen bei der Herkunft des Energieeinsatzes, der bei der Zementherstellung erforderlich sei, vorgesehen, aber auch bei der Produktion der Zuschlagstoffe. Darüber hinaus müsse bei derart schweren Materialien wie Zement oder Beton auch der Transportweg berücksichtigt werden, der, je kürzer er sei, umso weniger CO₂ ausstoßen werde. Zudem, gaben sie zu bedenken, würden sie den CO₂-Ausstoß nicht nur im Rahmen der Laufzeit betrachten, sondern auch im Rahmen der Ausschreibung und der sich konkretisierenden Bauvorhaben versuchen, die Baufirmen zur Umsetzung dessen, was sie zuvor ausgeführt hätten, anzuhalten. Zur Erreichung eines stabilen 90-Sekunden-Taktes, bestätigten sie, sei ein voll- oder teilautomatisiertes System Voraussetzung. Zu den mit den Bauarbeiten zur U5 im Zusammenhang stehenden Sperrzeiten am Hauptbahnhof erklärten sie, gebe es entsprechende Simulationen, die jedoch stark davon abhängig seien, wie sich die Bauverfahren in den nächsten Jahren entwickeln würden, da es in diesem Bereich durchaus noch Optimierungspotenzial gebe. Insofern baten sie um Verständnis, dass derzeit noch keine konkreten Aussagen zu Sperrzeiten und -bereichen getroffen werden könnten. Fest stehe jedoch, dass mit der jetzigen Lösung, das heiße mit der Nutzung der beiden vorhandenen, derzeit unbenutzten Röhren am Hauptbahnhof Nord, keine Auswirkungen auf die Gleisanlagen der DB zu befürchten seien. Im Bereich der U2 und der U4 hingegen müsse beim Ausbau der Stationsköpfe West und Ost zwar in einem deutlich geringeren Umfang als bei der größeren Lösung, aber dennoch mit Sperrungen, von denen Ausmaß und Dauer derzeit noch nicht konkret feststünden, gerechnet werden. Das angestrebte Ziel sei es aber, betonten sie, den Verkehr auf der U2 und der U4 während der Bautätigkeiten weitgehend aufrechtzuerhalten. In den Gutachten, erklärten sie weiter, sei insbesondere auch die Entfluchtung thematisiert worden, mit dem Ergebnis, dass mit dem Bau der Haltestelle am Jungfernstieg die Bedenken, die es noch vor einem bis anderthalb Jahren gegeben habe, nunmehr zerstreut worden seien.

Angesichts der Aussage der Senatsvertreterin und der Senatsvertreter, dass die Zement- und Betonindustrie auf dem Weg zur Umstellung auf eine klimaneutrale Produktion in den Vierziger-, Fünfzigerjahren, in denen die U5 noch gebaut werde, große Fortschritte gemacht haben werde, zeigten sich die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE überrascht ob der Dauer der Bauzeit der U5, vor allem, weil sich ihres Vernehmens nach viele Menschen eine deutlich frühere Anbindung von Lurup und den Arenen erhofft hätten. Nach dem Takt hätten sie deshalb gefragt, weil sie die Ausführungen der Vertreterin und der Vertreter des Senats so verstanden hätten, dass es einen 120-Sekunden-Takt geben werde und die 90 Sekunden möglich wären, um beispielsweise Verspätungen wieder einzuholen, jedoch nicht als regulärer Takt.

Die Vertreterin und die Vertreter des Senats entgegneten, dass die Zementindustrie, um zwischen 2040 und 2050 klimaneutral sein zu können, bereits begonnen habe, einen Optimierungsprozess anzustoßen, räumten aber ein, dass auch ihnen nicht bekannt sei, wann dieser Industriezweig sein Ziel der Klimaneutralität erreicht haben werde. Das, worum es ihnen gegangen war, sei der Hinweis, dass in der Bauzeit der U5 die Optimierung der Zementherstellung, nicht zuletzt durch die Weiterentwicklung entsprechender Technologien, voranschreiten werde und nicht davon ausgegangen werden müsse, dass bei der Zementproduktion über die kommenden Jahre genauso viel CO₂ ausgestoßen werde, wie es noch heute der Fall sei. Eine Bauzeitprognose, stellten sie richtig, sei mit ihrer Aussage nicht verbunden gewesen. Mit einem vollautomatisierten System, erklärten sie, könne sowohl theoretisch als auch praktisch ein 90-Sekunden-Takt sichergestellt werden. Ob ein solcher Takt durchgängig gefahren werden solle, ob der verkehrliche Bedarf bestehe, sei jedoch eine andere Frage, vor

allem, weil es ihnen auch möglich sei, die Fahrzeuglänge zu variieren von 40 auf 80 und 120 Meter lange Züge im vollautomatisierten System.

Nach heutigem Stand könnten bisher stabil keine fünf Züge in zehn Minuten, das bedeute in einem 120-Sekunden-Takt, fahren, sondern drei Züge in zehn Minuten. Über einen kurzen Zeitraum seien auch mal vier Züge in zehn Minuten, das wäre ein 2,5-Minuten-Takt, möglich, 90 oder 120 Sekunden würden sie in dem heutigen System jedoch stabil überhaupt nicht fahren können.

Auf die Nachfrage der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, in welchem Jahrzehnt Lurup an die Schiene angebunden sein werde, erklärten die Senatsvertreterin und die Senatsvertreter, dass sie sich sukzessive vorarbeiten würden, beginnend im Bereich der City Nord in Richtung Innenstadt, dann komme der Weg über die Mitte und schließlich würden Lurup beziehungsweise die Arenen im nächsten Jahrzehnt, in den Dreißigerjahren, mit einer Schienenanbindung folgen. Sie gingen davon aus, dass es etwa 15 Jahre dauern werde, die U5 fertigzustellen. Bei der Anbindung von Lurup und Osdorf durch die S32 hingegen befinde sich der Planungsprozess noch in einem früheren Stadium.

Die SPD-Abgeordneten nahmen Bezug auf die Information, dass die Haltestellen in offener Bauweise hergestellt werden sollen und die Strecke an sich im Rahmen des Schildvortriebs. Dies vorausgeschickt erkundigten sie sich, wozu die Gleiswechsel- und Abstellflächen hinzugerechnet würden, und fragten, ob sich in etwa quantifizieren lasse, welcher Anteil der Strecke in offener Bauweise hergestellt werde.

Es sei richtig, bestätigten die Vertreterin und die Vertreter des Senats, dass die Haltestellen und Gleiswechsel in offener Bauweise hergestellt würden. Darüber hinaus gebe es noch Kehr- und Abstellanlagen, die ebenfalls in offener Bauweise hergestellt würden. Das prozentuale Verhältnis liege circa bei 62 Prozent der Bauarbeiten, die im Zuge des Schildvortriebs anstünden, und 38 Prozent der Arbeiten, die in offener Bauweise ausgeführt würden.

Die SPD-Abgeordneten begrüßten, dass es mit der U5 nicht nur im Bereich Ost, sondern auch im Bereich Mitte vorangehe, da die meisten Menschen aus Steilshoop und Bramfeld die Innenstadt zum Ziel hätten. Daher befürworteten sie auch die gewählte Linienführung. Zu der Kritik, die aufgrund fehlender Tangentialverbindungen geäußert worden war, merkten sie an, dass, sobald der 1. Abschnitt von Bramfeld zur Sengelmannstraße fertiggestellt sei, ein Umstieg in die U1 möglich, und somit eine Querverbindung hergestellt sei. Vor dem Hintergrund, dass der 1. Abschnitt von Bramfeld nach Steilshoop mit einer Schildvortriebsmaschine gebohrt werde und die U5 Mitte aber mit zwei Schildvortriebsmaschinen beziehungsweise zwei Bohrungen gebaut werden solle, interessierte sie der Anlass für den unterschiedlichen Maschineneinsatz. Sie fragten zudem, ob alle Haltestellen der U5 Mitte mit Mittelbahnsteigen versehen würden, und bedauerten, dass an der Haltestelle „Stephansplatz“ kein barrierefreier, bahnsteiggleicher Umstieg möglich sein werde. Dies vorausgeschickt erkundigten sie sich, ob die beiden Bahnsteigenden, der Ausgang zum S-Bahnhof Dammtor und der Ausgang für die kurze Umstiegsmöglichkeit zur U1, barrierefrei ausgebaut würden. Darüber hinaus baten sie um Angabe der Entfernung von den Ausgängen der U-Bahn bis zu den Eingängen des Volksparkstadions und der Barclaycard Arena. Zur Lage der Haltestelle am Borgweg interessierte sie, ob die Haltestelle der U5 dort realisiert werde, wo gegenwärtig der Zugang zur U3 sei, oder ob sie auf der anderen Seite der Haltestelle Borgweg geplant sei, sodass dort ein neuer Zugang geschaffen werden müsse. Darüber hinaus wollten sie zu den angekündigten Sperrzeiten der U2 und U4 im Zuge der Bauarbeiten der U5 am Hauptbahnhof wissen, zwischen welchen Haltestellen die Sperrungen erforderlich würden.

Die Vertreterin und die Vertreter des Senats antworteten, dass bei der Haltestelle „Borgweg“ im Zuge der U5-Realisierung ein neuer Zugang in der Barmbeker Straße geschaffen werde. Die unterschiedlichen Bauweisen, großes Schild bei der U5 Ost und zwei kleine Schilde bei der U5 Mitte, seien das Ergebnis interner Abwägungsprozesse, im Rahmen derer sie festgestellt hätten, dass es bestimmte Punkte gebe, die sie mit zwei kleinen Schilden in der Innenstadt deutlich besser umgehen könnten als mit einem großen Schild. Die beiden Röhren am Hauptbahnhof zum Beispiel könnten mit einem großen Schild gar nicht erst angefahren werden. Dort müssten sie mit zwei

kleinen Schilden arbeiten. Hinzu komme, dass ein großes Schild einen viel größeren Radius für die Tunnelvortriebsmaschine benötige. Wenn sie das große Schild in der Innenstadt angesetzt hätten, hätten sie die Trassierung und den Trassenverlauf, wie er nun umgesetzt werden solle, nicht hinbekommen. Überdies liege ein Großschild deutlich tiefer als ein kleines Schild. Der letzte Faktor, der sie bewogen habe, für den Bau der U5 Mitte zwei kleine Schilde vorzusehen, sei, dass die örtlichen Gegebenheiten bei der U5 Ost ganz andere seien als die, die sie in der Innenstadt vorfinden würden. Bei Gebäudeunterfahrungen beispielsweise, wie sie in der Innenstadt erforderlich würden, wäre ein großes Schild eher hinderlich. Der Umstieg am Dammtor zwischen U1, U5 und der S-Bahn würde, bestätigten sie, durch den Einbau entsprechender Aufzüge barrierefrei hergestellt. Die Entfernung der U-Bahn-Haltestelle zum Stadion betrage etwa 600 Meter; die Barclaycard Arena sei rund 200 Meter von der U5-Haltestelle entfernt. Sperrungen am Hauptbahnhof anlässlich der U5-Bauarbeiten würden sich, erklärten die Senatsvertreterin und die -vertreter, auf der einen Seite so auswirken, dass dann der U-Bahn-Betrieb nur bis zur Haltestelle „Berliner Tor“ möglich sein werde, auf der anderen Seite sei es ihr Ziel, bis zum Jungfernstieg durchfahren zu können, sodass letztlich nur zwischen Jungfernstieg und Berliner Tor gesperrt werden müsste. Um bis zum Jungfernstieg durchfahren zu können, fehle allerdings derzeit noch eine Weichenverbindung. Sie äußerten sich aber zuversichtlich, diese im Anschluss an den Jungfernstieg noch herstellen zu können. Für die U5 Mitte, informierten sie weiter, seien grundsätzlich Mittelbahnsteige vorgesehen und die Haltestellen erhielten eine „Standardausstattung“; lediglich am Hauptbahnhof Nord gebe es eine Umstiegssituation mit einem Seitenbahnsteig.

Die SPD-Abgeordneten betonten, dass mit der U5 die modernste U-Bahn-Linie Deutschlands entstehe, vollautomatisiert und autonom. Sie seien überzeugt, dass dieses Projekt Hamburg bereichern und dem ÖPNV zugutekommen werde. Wenn der 90-Sekunden-Takt erreicht werden könnte, wäre das eine starke Leistung. In diesem Zusammenhang fragten sie, ob es Überlegungen gebe, die U-Bahn-Züge ohne Zwischenhalt durchfahren zu lassen, zum Beispiel vom Hauptbahnhof bis zur City Nord oder ins UKE. Ferner sei erwähnt worden, dass die Bestandsröhren am Hauptbahnhof für den Bau der U5 mitgenutzt würden. Dies vorausgeschickt erkundigten sie sich, ob diese bisher nicht genutzten Tunnelröhren in den letzten Jahren regelmäßig gewartet worden und baulich in Ordnung seien, oder ob gegebenenfalls zu ihrer Instandsetzung noch zusätzliche bauliche Investitionen getätigt werden müssten.

Die bisher ungenutzten Bestandsröhren am Hauptbahnhof Nord, erwiderten die Senatsvertreterin und die -vertreter, seien Teil des Gesamtbauwerks Hauptbahnhof und würden somit, wie auch das übrige Bauwerk, jährlich inspiziert und bei Bedarf instand gesetzt. Dementsprechend lägen ihnen auch keine Erkenntnisse über sanierungsbedürftige Zustände vor. Zu der Frage, ob geplant sei, Züge über längere Strecken auch durchfahren zu lassen, gaben die Vertreterin und die Vertreter des Senats zu bedenken, dass bei einem angenommenen 90-Sekunden-Takt zwischen Hauptbahnhof und zum Beispiel der City Nord bei dem geplanten Haltestellenabstand an jeder Haltestelle ein Fahrzeug stehen würde. Wenn ein Zug dann an einer Haltestelle nicht anhalten würde, würden die Züge aufeinander auffahren. Daher sei ein Durchfahren ohne Halt an jeder Haltestelle nicht möglich. Insofern bedeute ein 90-Sekunden-Takt, dass zwar an jeder Haltestelle angehalten werden müsste, die Fahrgastwechselzeiten jedoch aufgrund der geringen Taktung entsprechend niedrig gehalten werden könnten, sodass es auch ohne das Durchfahren von Zügen möglich sein werde, zügig und ohne große Verzögerungen in die City Nord oder zu anderen Haltestellen der Linie zu gelangen.

Die Nachfrage der SPD-Abgeordneten, ob gegebenenfalls mit einer anderen Taktung geplant sei, Fahrgäste mit durchfahrenden Zügen noch schneller von A nach B zu befördern, verneinten die Senatsvertreterin und die -vertreter; eine Express-U-Bahn sei nicht geplant. Vielmehr sei es das Ziel, alle Fahrgäste an jeder Haltestelle mitzunehmen und durch die enge Taktung ein attraktives und zuverlässiges Angebot vorzuhalten.

Die Abgeordneten der GRÜNEN hießen die Bemühungen des Senats um einen möglichst geringen CO₂-Ausstoß beim Bau der U-Bahn gut und erkundigten sich, ob es eine entsprechende Zielzahl gebe, wann mit genaueren Aussagen über den CO₂-

Ausstoß gerechnet werden könne. Darüber hinaus interessierte sie, mit welchen Belastungen durch die Bauverkehre während der Bauarbeiten der U5 in der Innenstadt, auch vor dem Hintergrund der Thematik „autoarme Innenstadt“, gerechnet werde. Ferner fragten sie nach den Chancen für eine Mobilitätswende auf den Straßen, die sich nach einem derart großen Bau in der Innenstadt ergeben könnten, und betonten, dass den Studierenden in Hamburg die Anbindung der Universität zugutekomme, und begrüßten die daraus resultierende Entlastung der Buslinie 5 in Richtung Westen.

Die Chancen für die Mobilitätswende, führten die Senatsvertreterin und die -vertreter aus, würden nach dem Bau der U5 nicht nur durch die Nutzung der neuen U-Bahn durch über 300.000 Fahrgäste täglich groß sein, sondern auch deshalb, weil nicht viel Geld für den Bau einer neuen U-Bahn ausgegeben würde, um nach deren Fertigstellung genau dieselbe Straße wiederherzustellen, die an der Stelle schon vorher verlaufen sei. Beispielsweise sei es eine Überlegung wert, obgleich es, wie sie betonten, noch keine entsprechende Planung gebe, ob, wenn man mit den Bauarbeiten unter der Grindelallee sei, nicht statt der Busspuren, auf denen die Linie 5 unterwegs sei, auch eine U-Bahn an der Stelle fahren könne. Sie gingen davon aus, dass eine Konkretisierung der Berechnung des CO₂-Ausstoßes, der im Rahmen der Realisierung der U5 entstehen werde, gegen Ende 2021 vorliegen werde, weil diese Angaben für den GVFG-Antrag, der Anfang 2022 eingereicht werden solle, erforderlich seien. Hinsichtlich der durch den U-Bahn-Bau ausgelösten Verkehre gaben sie zu bedenken, dass hierzu noch nicht alle Details feststehen würden, sodass eine konkrete Aussage zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich sei, sicherten aber zu, vor allem auch im Innenstadtbereich im Hinblick auf die Flächennutzung und -optimierung mit Bedacht vorzugehen. Das, was am Jungfernstieg während der Bauphase abgebaut oder entfernt werden müsse, würde eingelagert und nach Fertigstellung der U5 in diesem Bereich umgehend wiederaufgebaut beziehungsweise zurücktransportiert. Die Frage, die in diesem Zusammenhang immer wieder aufkomme, ob nicht das, was erst kürzlich am Jungfernstieg hergerichtet worden sei und in Kürze am Ballindamm und in der Mönckebergstraße folgen werde, sinnvollerweise erst nach Fertigstellung der U5 hätte umgesetzt werden sollen, verneinten sie, und betonten, dass durch das beschriebene Vorgehen keine Gelder verschwendet würden.

Die Ausführungen zum Thema „Klimabilanz“, stellten die LINKEN-Abgeordneten fest, seien nicht überzeugend und nach ihrem Dafürhalten viel zu vage. Konkret interessierte sie, da nach Auskunft der Senatsvertreterin und der -vertreter nach Vornahme entsprechender Anpassungen der GVFG-Regularien der Nutzen-Kosten-Faktor den erforderlichen Wert von mehr als 1,0 erreichen werde, wie dieser Faktor bei Berechnung auf Basis der aktuellen Rechtslage ausfallen würde. Zudem baten sie um Einschätzung, ob angesichts der bevorstehenden Bundestagswahl besagte Anpassung der GVFG-Regularien noch in diesem Jahr für wahrscheinlich gehalten werde. Sie kritisierten, dass das, was die Zement- und Betonindustrie an Bemühungen, klimaneutral zu werden, bislang vorzuweisen habe, lediglich die CO₂-Abscheidung sei, und stellten infrage, ob in diesem Zusammenhang der Begriff „Klimaneutralität“ gerechtfertigt sei.

Die Vertreterin und die Vertreter des Senats sicherten zu, dass sie im Rahmen der Ausschreibungen und im Zuge der Verhandlungen, die sie mit den Baufirmen zu führen hätten, darauf achten würden, dass diese sich mit ihren angebotenen Leistungen an dem aktuellen Stand der Entwicklungen in den jeweiligen Fachgebieten halten werden. Schließlich hätten die an derartigen Ausschreibungen teilnehmenden Baufirmen ein durchaus ernst zu nehmendes Interesse, diese Aufträge auch zu bekommen. Insofern, betonten sie, hätten sie dieselbe Zielrichtung wie die Politik, bei allen Begrenzungen, die mit dem Thema „Beton“ verbunden seien. Überdies gingen sie, weil großes Einvernehmen herrsche, das GVFG-Gesetz und auch die Anlage zu ändern, fest davon aus, dass die geplanten GVFG-Änderungen vollzogen würden, sodass sie ihre Berechnungen zur U5 auf dieser aktualisierten Basis durchführen können werden. Sie unterstrichen, dass die Berechnung des Nutzen-Kosten-Faktors für das U5-Projekt mit dem neuen Verfahren noch positiver für Hamburg ausfallen werde, als sie voraussichtlich mit dem alten Verfahren ausgefallen wäre, und wiesen darauf hin, dass der Nutzen-Kosten-Faktor genau das sei, was über den GVFG-Antrag ein-

gereicht werde. Daher, räumten sie ein, lägen ihnen auch keine Vergleichszahlen vor, wie dieser Faktor nach bisheriger Rechtslage ausgefallen wäre.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE schlossen aus den Ausführungen der Vertreterin und der Vertreter des Senats, dass nicht ausgeschlossen sei, dass der Antragsprozess sich verzögern könne, falls das GVFG doch nicht so zügig wie erhofft geändert werde. Vor dem Hintergrund fragten sie, ob die Senatsvertreterin und die -vertreter davon ausgingen, dass die Anpassung der Gesetzeslage Voraussetzung sei, um einen Nutzen-Kosten-Faktor von mehr als 1,0 erreichen zu können, oder ob sie einschätzen könnten, ob dieser auch nach altem Recht erreicht würde.

Die Vertreterin und die Vertreter des Senats konkretisierten, dass, egal auf welcher gesetzlichen Grundlage sie den Antrag auf GVFG-Förderung einreichen würden, sie den gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Faktor, der größer als „1,0“ sein müsse, erreichen würden. Dennoch seien all die Optimierungen, die notwendig seien, um auch andere, auch deutschlandweite, Verfahren, hinzubekommen, in den zu beschließenden GVFG-Regularien enthalten. Dies vorausgeschickt wiesen sie noch einmal ausdrücklich darauf hin, dass es mitnichten so sei, dass sie mit dem bisherigen Verfahren ein Problem gehabt oder mit der U5-Planung bekommen hätten, sondern dass die Überarbeitung der GVFG-Regelungen noch optimierter auf genau die Situation, die sie mit der U5 im Innenstadtbereich hätten, eingehe, und sich dieser Umstand positiv auf den Nutzen-Kosten-Faktor auswirken werde.

Die Abgeordneten der GRÜNEN begrüßten, dass sich mit dem Bau der U5 die Schienenanbindung in Hamburg verbessern werde. Im Vergleich zu anderen Städten wie Berlin oder München sei die Schienenanbindung in Hamburg überschaubar, vor allem, weil die Stadt in den letzten Jahrzehnten auf diesem Gebiet zu wenig unternommen habe. Bezüglich der Nutzen-Kosten-Rechnung interessierte sie vor dem Hintergrund, dass der Bund 75 Prozent der Kosten übernehmen solle, ob dieser angesichts des Umstands, dass einige Haltestellen wie Jungfernstieg, Hauptbahnhof oder Stephansplatz ohnehin schon von mehreren U-Bahnen oder S-Bahnen angefahren würden, auch andere Varianten prüfe. Schließlich, fuhren sie fort, sei auch denkbar, dass eine andere Linienführung zweckmäßiger oder kostengünstiger sei. Ebenso könne in Betracht gezogen werden, im Innenstadtbereich die MetroBus-Linien 5 und 6 als Stadtbahnlinien fahren zu lassen und dafür in die Anbindung der Außenbereiche, in denen die Menschen in den XpressBus-Linien im Stau stecken und nicht vorankommen würden, mehr zu investieren. Darüber hinaus betonten sie die Bedeutung der schienengebundenen Anbindung von Steilshoop und Bramfeld mit der U5 Ost, wiesen aber darauf hin, dass die schienengebundene Anbindung des Westens der Stadt nicht minder wichtig sei. Vor diesem Hintergrund interessierte sie, warum nicht die S32 prioritär geplant und gebaut werde, bevor im Innenstadtbereich ein derart großes und für die Stadt sehr teures Bauvorhaben wie die U5 Mitte realisiert werde.

Die Vertreterin und die Vertreter des Senats wiesen darauf hin, dass die Entscheidung für die U5 nicht eine Entscheidung gegen die S32 sei, sondern geplant sei, beide Projekte zu realisieren. Darüber hinaus seien noch weitere schienengebundene Verbesserungen in Hamburg erreicht worden, wie zum Beispiel der Ausbau der U4 in die Horner Geest und in Richtung Süden. Zudem habe das Dialogforum Schiene Hamburg-Altona seine Arbeit aufgenommen und die Machbarkeitsstudie zur Frage, ob die Güterumgebungsbahn auch für den Personennahverkehr nutzbar sei, auf den Weg gebracht. Ließe sich diese Idee umsetzen, wäre das der Beginn eines Rings in Hamburg, dessen Linienführung unter Umgehung des Hauptbahnhofs erfolgen könnte. Ferner, informierten sie weiter, gebe es eine ausführliche Durchbindungsuntersuchung für den Hauptbahnhof und im Übrigen werde sich der Bund an einer Studie zum Thema „S-Bahn unter der Elbe“ beteiligen. Dies vorausgeschickt werde deutlich, dass es viele Zukunftsvisionen gebe, die in ihrer Konkretisierung unterschiedlich weit ausgeprägt seien. Einige, gaben sie zu bedenken, würden sich möglicherweise als nicht realisierbar herausstellen, andere, neue Ideen, würden hinzukommen. Das, worum es ihnen gehe, sei, dass die Vorhaben, deren Planungen bereits weit fortgeschritten seien, auch umgesetzt würden. Denn, stellten sie klar, nur die realisierten Projekte würden der Stadt und somit den Fahrgästen letztlich zugutekommen.

Die AfD-Abgeordneten betonten, dass auch ihre Fraktion den Bau der U5 einschließlich der vorgesehenen attraktiven Linienführung mit der Haltestelle am Jungfernstieg ausdrücklich begrüße. Dem Autoverkehr, betonten sie, käme diese Planung ebenfalls zupass, weil die Straßen dann von Bussen, die sich nicht alle auf Busspuren bewegen würden, entlastet würden. Dass mit vorliegender Planung dann das Thema „Stadt-bahn“ auch endlich vom Tisch sei, nahmen sie mit Freude zur Kenntnis. Sie betonten, dass sie mitnichten gegen den ÖPNV seien und das freiwillige Umsteigen auf ÖPNV begrüßen würden. Ihre Kritik am Senat beziehe sich hingegen auf das zuweilen plakative Herausdrängen des Autoverkehrs insbesondere aus dem innerstädtischen Bereich. Angesichts der massiven Behinderungen des Verkehrs, die durch den Bau der U5 ausgelöst würden, erkundigten sie sich, ob aktiv Ausweichstrecken geplant seien, oder ob infolge der grünen Verkehrspolitik gewünscht sei, grundsätzlich eher nichts zu tun und den Verkehr sich selbst zu überlassen. Zudem interessierte sie, wie viele Parkplätze mit Verweis auf die U5 zurückgebaut würden. Des Weiteren erkundigten sie sich nach der Belastbarkeit der Finanzierung und der Absicherung möglicher Kostensteigerungen.

Über die Fragestellung und Sinnhaftigkeit der Baustellenkoordinierung, antworteten die Senatsvertreterin und die -vertreter, ebenso über Ziel und Zweck dieser Maßnahmen, gebe es innerhalb der Fraktionen sehr unterschiedliche Vorstellungen. Es gebe, führten sie aus, einige wenige Fraktionen, die der Meinung seien, dass, wenn man Baustellen koordiniere, diese dann nicht mehr sichtbar seien und der Verkehr unbeeinträchtigt weiterfließen könne. Das, betonten sie, entspreche ebenso wenig der Realität wie die Auffassung, dass in der Stadt eine U-Bahn gebaut werden könne, ohne dass man davon etwas mitbekomme. Das sei vor allem auch bezogen auf die U5 unrealistisch, weil ein nicht unerheblicher Teil der Strecke in offener Bauweise hergestellt werden müsse, sodass während der nicht kurzen Bauphase der U5 Verkehrsbehinderungen unumgänglich seien. Diese, betonten sie, würden jedoch im Rahmen der Baustellenkoordinierung berücksichtigt. Dennoch dürfe aber auch nicht außer Acht gelassen werden, dass kontinuierlich nicht unerhebliche Investitionen in den Erhalt der öffentlichen Infrastruktur getätigt werden müssten, die ebenfalls Auswirkungen auf die Verkehrslage in der Stadt haben werden, wie die Erneuerung der Elbbrücken, der Bau des Autobahndeckels in Altona und die Instandsetzung der Hochstraße Elbmarsch. Darüber hinaus gebe es weitere zu berücksichtigende Themen, wie den vom Bund geplanten Verbindungsbahnentlastungstunnel. Hinzu komme der Umbau des Hauptbahnhofs. Alles in allem würden in Fragen der Erneuerung und der Instandsetzung sowie auch des deutlichen Ausbaus der Infrastruktur in Hamburg erhebliche Herausforderungen auf sie zukommen, die, wiederholten sie, nicht spurlos an allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern vorbeigehen würden. Sie äußerten sich zuversichtlich, im Rahmen des GVFG-Antrags einen maßgeblichen Förderanteil seitens des Bundes für das Projekt „U5“ zu bekommen, und betonten, sich bei ihren Planungen an die Vorgaben aus der Drucksache über kostenstabiles Bauen zu halten, um möglichst keine unerfreulichen Überraschungen zu bekommen. Bezüglich der Parkplätze entlang der neu zu bauenden U5 räumten die Senatsvertreterin und die -vertreter ein, zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussagen treffen zu können, weil noch keine entsprechend konkreten Planungen vorliegen würden.

Insbesondere zu Kostensteigerungen und Unwägbarkeiten fragten die AfD-Abgeordneten nach, welche Streckenabschnitte hierfür besonders prädestiniert seien, beispielsweise im Hinblick auf den Baugrund oder auch andere Umstände.

Mit dieser Fragestellung, entgegneten die Vertreterin und die Vertreter des Senats, hätten sie sich auch vor dem Hintergrund der Länge der Bauzeit bis hin zur Realisierung der U5, nicht nur auf Basis der Vorgaben der Drucksache über kostenstabiles Bauen, intensiv befasst, und seien schon frühzeitig zu dem Entschluss gekommen, dass, um Risiken ausschließen zu können, ein sehr intensives Verfahren mit entsprechenden Berechnungen sowie Zu- und Abschlägen, ohne auf einzelne Bauabschnitte im Detail eingehen zu wollen, erforderlich sein werde. Deshalb hätten sie auch darauf hingewiesen, dass sie zu den Kosten, die sie voraussichtlich gegen Jahresende beziffern können würden, unter dem Vorbehalt von unvorhersehbaren Unwägbarkeiten, stehen würden. „Kosten- und Preissteigerungen“ sei ein wesentliches Thema in der Drucksache zum kostenstabilen Bauen, mit dem sie sich im Zuge der U5 Ost bereits

ausgiebig beschäftigt hätten. Daher hätten sie das Institut für Bauwirtschaft und Baubetrieb der Technischen Universität Braunschweig beauftragt, Preissteigerungsraten, basierend auf den letzten Indizes, die zu verzeichnen gewesen waren, zu ermitteln und auf die reinen Bauleistungen und Baunebenkosten aufzuteilen. Die Ergebnisse, erklärten sie, seien in die Bau- und Kostenunterlagen mit eingeflossen. Dementsprechend würden sie auch bei der U5 Mitte, insbesondere vor dem Hintergrund der vergleichsweise langen Bauzeit, vorgehen wollen. Diese Preissteigerungsraten würden im laufenden Verfahren jährlich von ihnen überprüft, um zu sehen, ob das, was der Gutachter vor anderthalb Jahren ermittelt habe, dementsprechend eingetreten sei, oder ob und inwieweit nachgesteuert werden müsse.

Der fraktionslose Abgeordnete wies darauf hin, dass er in der Vergangenheit schon mehrfach die Bedeutung der Anbindung von Osdorf und Steilshoop hervorgehoben hatte, nicht nur, weil sie schon vor Jahrzehnten versprochen worden war, sondern auch, um die dort vorhandenen, noch nicht an den ÖPNV angebotenen Potenzialflächen zu erschließen. Das teure „U“ in die Stadtmitte hingegen bezeichnete er als hinterfragungswürdig, weil selbst bei einer 75-prozentigen Beteiligung des Bundes nicht außer Acht gelassen werden dürfe, dass auch mit diesen Geldern verantwortungsvoll umgegangen werden sollte. Zu Beginn der Präsentation sei erwähnt worden, dass seitens der heutigen Nutzerinnen und Nutzer des ÖPNV, und hoffentlich auch aller künftigen Nutzerinnen und Nutzer, eine innerstädtische Anbindung, wie an den Jungfernstieg, für zwingend notwendig erachtet werde. Dies vorausgeschickt bat er darum, das Datenmaterial, das dieser Aussage zugrunde liege, gerne auch nachträglich als Anlage zum Bericht zur Verfügung gestellt zu bekommen. Schließlich müsse es Überlegungen, Befragungen und Expertisen gegeben haben, die die Behörde zu diesem Entschluss bewogen habe. Hierzu interessierte ihn, welche Unterlagen bei welchen Annahmen und mit welchen Methoden durch wen erstellt worden seien, und er fragte, wie viele Menschen und welcher Personenkreis im Rahmen von Befragungen angesprochen worden seien. Überdies wollte er wissen, auf welcher Basis die Erkenntnis, dass täglich 33.000 Fahrgäste für die Haltestelle „UKE“ erwartet würden, beruhe. Mit diesen Informationen, erklärte er, wolle er nichts anderes erreichen als die GRÜNEN, die in 2014 im Rahmen der Schriftlichen Kleinen Anfrage über die Drs. 20/11470 „Bau einer U5“ Fahrgastprognosen, die dazu geführt hatten, dass statt einer Stadtbahn die U5 favorisiert worden war, erfragt hatten. Überdies habe seines Vernehmens nach nie eine kontroverse Abwägung zu den Alternativen zur U5 stattgefunden; es fehle der nachvollziehbare Übergang von der Entscheidung für die U5 bis zur festgelegten Linienführung, weil dazwischen ein Abwägungsprozess zwischen den infrage kommenden Alternativen erfolgt sein müsse. Das Ziel, und darüber bestehe offenbar fraktionsübergreifend Konsens, sei es, den ÖPNV in Summe attraktiver zu gestalten. Ferner solle ein Fahrgastanstieg erzielt, und der Umstieg von MIV auf den ÖPNV gefördert werden. Zudem solle Menschen, die nicht motorisiert seien, Mobilität ermöglicht werden. Straßengebundener Berufs- und Wirtschaftsverkehr solle an bestimmten Stellen entlastet und an anderen Stellen ermöglicht werden. Dies vorausgeschickt erkundigte er sich, warum in Anbetracht dessen nicht entschieden worden sei, den bestehenden U-Bahn-Altbestand sukzessive zu automatisieren, um die Taktung der Linien U1, U2 und U3 auf einen 2-Minuten-Takt zu steigern, und bat um Erläuterung, warum die Entscheidung nicht zugunsten eines 2. Rings, gegebenenfalls auch in Kombination mit dem vielfach propagierten „Sprung über die Elbe“ gefallen sei. Davon ausgehend, dass all diese Fragen nicht erschöpfend beantwortet werden könnten, empfahl der fraktionslose Abgeordnete, diesbezüglich öffentliche Aufklärungsarbeit zu leisten und nicht nur das U5-Projekt um jeden Preis mit einer Plakatkampagne über Jahre hinweg zu begleiten, weil spätestens, wenn es zu Schwierigkeiten komme, der Senat sich in Argumentationsschwierigkeiten befände. Das würde niemandem nutzen und der Akzeptanz des Projektes und möglicherweise des ÖPNV an sich eher ab- als zuträglich sein.

Die Vertreterin und die Vertreter des Senats bestätigten, dass richtigerweise festgestellt worden sei, dass alle Fraktionen mit großem Enthusiasmus für den Ausbau des ÖPNV eintreten würden. Im Rahmen der Digitalisierung würde zudem das Thema „Digitale Schiene Deutschland“ bei der S-Bahn-Linie zwischen Berliner Tor und Bergedorf umgesetzt. Darüber hinaus seien sie damit befasst, das Kernnetz weiter zu digitalisieren, um dadurch eine bessere Qualität, Betriebsstabilität, aber auch eine höhere

Taktfolge im S-Bahn-Netz gewährleisten zu können. Bei dem Thema „Weiterentwicklung der Taktfolge“ würden sie auch am U-Bahn-Netz arbeiten. Insofern seien das keine sich ausschließenden Themen, sondern Themen, die sich mit den neu zu bauenden Linien ergänzen würden. Zudem sei hinsichtlich des Themas „Entwicklung des ÖPNV nach Süden“ erst vor Kurzem der Auftrag für eine Machbarkeitsstudie erteilt worden, die den „Sprung über die Elbe“ ins nördliche Wilhelmsburg untersuchen solle. Hierfür stelle die Stadt 1,25 Millionen Euro zur Verfügung. Wichtig sei ebenfalls, wenn die Routen in Richtung Süden verbessert werden sollen, an der Stabilität der S-Bahn in Richtung Harburg zu arbeiten und gleichzeitig eine weitere Bahn dorthin einzusetzen. Das sei, verglichen mit einer Neubaustrecke eines S-Bahn-Rings, die deutlich effizientere und schneller zur Verfügung stehende Variante. Daher, betonten sie, sei es auch so wichtig, an dem Thema „Digitalisierung“ weiterzuarbeiten. Dennoch würde, wie bereits erwähnt, im Rahmen einer Studie untersucht, ob ein Ring unter Einbeziehung der Güterumgehungsbahn möglich wäre. Gleichzeitig müsse aber auch bedacht werden, dass, wenn man eine U-Bahn in einem nicht urban geprägten Gebiet plane, es viel schwieriger sei, den Nutzen-Kosten-Faktor von mehr als 1,0 zu erreichen, um eine GVFG-Förderung erreichen zu können. Aufgrund von Verkehrsbeobachtungen wüssten sie genau, welche Wege die Fahrgäste nehmen würden. Zudem sei der Bus der Linie 5 dermaßen gut frequentiert und eine Optimierung des ohnehin schon sehr engen Taktes nicht mehr möglich, sodass ein Ersatz durch ein anderes, effektiveres Verkehrsmittel geboten war. Insofern sei die Frage, ob es jenseits der am meisten belasteten Buslinien in Hamburg noch bessere Alternativen im Vergleich zur U5 im Hinblick auf die Anzahl der Fahrgäste gebe, dahingestellt. Die Grundlage der Zahlenangaben, erklärten die Senatsvertreterin und die -vertreter Bezug nehmend auf die Frage des fraktionslosen Abgeordneten, sei ein Verkehrsmodell. Dieses Modell berücksichtige die schon vorhandenen ÖPNV-Trassen, die Verkehrssysteme, aber auch zukünftige Entwicklungen, die in Hamburg stattfänden, wie zum Beispiel die Bevölkerungszunahme. Wenn ein neues Verkehrssystem hinzukomme, werde es in das Modell eingepflegt, sodass sich bestimmte Relationen ergeben würden, die stärker oder weniger stark nachgefragt seien. Auf diese Weise würden letztlich die Fahrgastzahlen, auch vor dem Hintergrund zukünftiger Potenzialgebiete, ermittelt. Es sei nicht so, dass das Thema „U5“ nicht offen dargelegt worden sei. Schließlich hätten sie im Zuge der Drs. 20/13739 Langfristige Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes – Sachstand und Machbarkeitsuntersuchungen, Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 26. März 2014 „ÖPNV-Strategie Hamburg 2030: Bahn frei für den langfristigen Schienenverbausausbau“ (Drucksache 20/11267) die Idee eines Gesamtkonzepts Netzentwicklung, das kontinuierlich weiterentwickelt werde, ausführlich dargestellt und auch in verschiedenen Sitzungen des Verkehrsausschusses immer wieder über die Abwägungen, wie sie zu welchen Lösungen gelangt seien, informiert. Zudem hätten sie sich die Bevölkerungsdichten angesehen, ebenso wie die Einwohnerzahlen derer, die derzeit noch nicht an das Schnellbahnsystem angeschlossen seien. Die Haltestellen „Jarrestraße“ und „Beethovenstraße“ hätten als zukünftige U5-Haltestellen nahezu die größten Haltestelleneinzugsbereiche im gesamten Netz und seien daher schon seit Jahrzehnten überfällig, eine schienengebundene Anbindung zu bekommen. Ebenso verhalte es sich mit der Universität und dem UKE. Aufgrund der sehr stark frequentierten Buslinien, die bisher dorthin fahren würden, sei für eine künftige U5 in diesen Bereichen ein großes Fahrgastaufkommen vorhersehbar. Bislang würde auf der Buslinie 4 und 5 gemeinsam auf Busspuren ein 2-Minuten-Takt gefahren. Auf der Linie 6 und 17 werde ohne Busspuren ein 3-Minuten-Takt gefahren. Weitere Verdichtungsmöglichkeiten seien auf diesen Linien nicht möglich. Daher gebe es, davon ausgehend, dass es weitere Fahrgaststeigerungen geben werde, keine Alternative zu einer Schienenanbindung. Die Linie U3 bilde in Hamburg den inneren Ring. Für einen weiteren Ring gebe es jedoch trotz aller Zuwächse, die in den nächsten zehn bis 20 Jahren anstünden, und alle Baumaßnahmen, die bereits von der Stadtentwicklung angedacht seien, mitberücksichtigend, keine Fahrgastzahlen in den äußeren Bereichen, die auch nur annähernd das Fahrgastaufkommen der Buslinien 5 und 6 erreichen würden. Die reine Automatisierung des Altbestandes, die in der Regel mit vielen technischen Problemen verbunden sei, würde zwar im Bereich des Altbestandes nützlich sein, jedoch die Probleme, die aktuell bei der Erschließung von Bramfeld, Winterhude, Universität und UKE bestünden, außen vor lassen. Daher hätten sie sich viele Gedanken gemacht, die bereits erwähn-

ten Verkehrsmodelle mit Informationen gespeist und seien dadurch zu dem Netz, das sie 2015 vorgestellt hätten und worüber sie regelmäßig im Verkehrsausschuss informiert hätten, gekommen. Inzwischen sei die Planung derart weit gediehen, dass die finale Struktur der Linie U5 vorliege, die nunmehr im Rahmen der Entwurfsplanung weiter verfeinert werde.

Die CDU-Abgeordneten bemerkten, dass das Highlight des Abends nicht die Präsentation der Linienführung der U5 gewesen sei, sondern die Information, dass über eine Ringverbindung nachgedacht werde. Das, betonten sie, stimme optimistisch für die Zukunft. Die U5-Planung hießen sie gut, wiesen aber darauf hin, dass man in eine Planung nicht einsteigen könne, das bedeute, bevor die U5 ihre Wirkung entfalten könne, werde es noch einige Zeit dauern. Vor dem Hintergrund, dass alle U-Bahn-Haltestellen bis auf zwei präsentiert worden seien, fragten sie, ob die Haltestellen zwischen Stephansplatz und UKE noch nicht geplant, oder einfach nur kein Problem darstellen würden, als dass man sie hätte erwähnen müssen.

Es sei richtig, erklärten die Senatsvertreterin und die -vertreter, dass sich zwischen Stephansplatz und UKE weitere Haltestellen befänden. Hierbei handele es sich um die Haltestellen „Universität“ und „Grindelberg“. Einen bestimmten Grund, warum sie auf die Präsentation dieser Haltestellen verzichtet hätten, gebe es nicht. Vielmehr hätten sie versucht, die „Highlights“ des Streckenverlaufs darzustellen. Das, was sich deutlich von früheren Phasen unterscheide, sei, dass einige der Schnellbahnprojekte in Hamburg nunmehr Gestalt annehmen, und bereits schon in diesem Jahr aus der Planungsphase in die Bauphase übergehen würden und zum Teil noch in diesem Jahrzehnt ihren Betrieb aufnehmen würden. Daran, betonten sie, werde deutlich, dass die Politik nicht nur über den Schnellbahnausbau in Hamburg rede, sondern ihn auch realisiere.

Die CDU-Abgeordneten erkundigten sich, ob es an den nicht präsentierten Haltestellen statt der „Highlights“ möglicherweise Probleme gebe, die angesprochen werden sollten. Schließlich befinde sich eine der Haltestellen in unmittelbarer Nähe des geplanten „Hauses der Erde“, das, sollte es tatsächlich verwirklicht werden, zu Problemen in der Bauphase führen könne. Sie wiesen darauf hin, dass im Zuge des Projekts U5 nicht von einer Anbindung von Lurup gesprochen werden könne, weil die Haltestelle an den Arenen zwar in der Nähe Lurups sei, dem Gros der dortigen Bevölkerung jedoch nichts nütze.

Die Abgeordneten der GRÜNEN stellten fest, dass es für die in Lurup und Osdorf lebenden Menschen enttäuschend sein müsse, dass ein großer Schwerpunkt nun auf die U5 Mitte gelegt werde und es bisher keine konkrete Aussage zur Planung oder zum Zeitplan der S32 gebe. Sie räumten ein, dass dieser Umstand zum Teil auch der DB anzulasten sei, weil es zuweilen durchaus schwierig sei, dort Einfluss zu nehmen. Auf der anderen Seite sei es der Plan der Bundesregierung, dass derlei Bahnverbindungen gestärkt werden. Dies vorausgeschickt erkundigten sie sich, inwieweit bereits feststehe, ob erst die U5 Mitte komme oder erst die S32, und wollten wissen, inwieweit Planungskapazitäten aus der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende und der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen direkt für die S32 abgestellt würden.

Grundsätzlich, erwiderten die Vertreterin und die Vertreter des Senats, würden sie parallel planen. Das Projekt U5 habe einen größeren Vorlauf und sei daher schon weiter gediehen. Bei der S32 würden sie nun in die Leistungsphase 0 eintreten. Der Senat habe im Rahmen der Aufstellung des neuen Doppelhaushalts-Entwurfs auch Planungskosten für die S32 veranschlagt und hoffe auf Genehmigung durch die Bürgerschaft, sodass mit der konkreten Planung für die S32 begonnen werden könne, nachdem die Machbarkeitsstudie bereits durchgeführt worden sei. Sie erinnerten, dass die S32 aus dem Projekt U5 heraus entstanden sei, aber dennoch prinzipiell U5 und S32 parallel geplant und gebaut werden sollen, wenn auch mit beschriebenem zeitlichen Versatz, aber ausdrücklich nicht hintereinander. Der Zeitpunkt der Fertigstellung hingegen könne derzeit weder für das eine, noch für das andere Projekt genannt werden.

Im Folgenden stellte die Ausschussvorsitzende fest, dass die Selbstbefassung abgeschlossen sei und die Bürgerschaft im Rahmen eines entsprechenden Berichts über die Beratungen zum Thema „U5 – Linienverlauf Innenstadt“ informiert werde.

III. Ausschussempfehlung

Der Verkehrsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, von seiner Beratung Kenntnis zu nehmen.

Eva Botzenhart, Berichterstattung



Vorstellung Sachstand U5 - Mitte

Verkehrsausschuss der Hamburgischen Bürgerschaft | 05.01.2021



Sachstand U5

Übersicht



- Mindestens 150.000 Hamburgerinnen und Hamburger werden an das U-Bahn-Netz angeschlossen
- U5 schließt Lücken und schafft neue Verbindungen
- Entlastung der MetroBus-Linien 5 und 6
- Unabdingbar für den Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort Hamburg

TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 1



Sachstand U5

Anbindung Wirtschaft, Wissenschaft und Quartiere



TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 2



Sachstand U5 Mitte

Wesentliche Festlegungen im Rahmen der Vorplanung

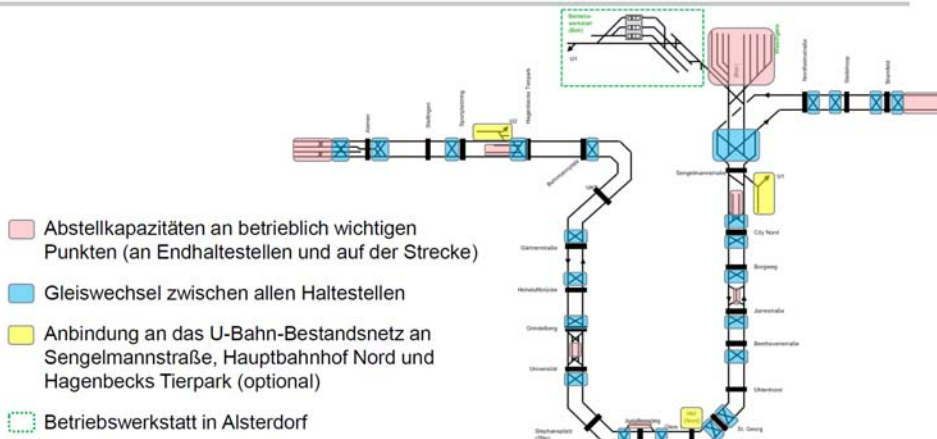


TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 3



Sachstand U5

Gleisbild

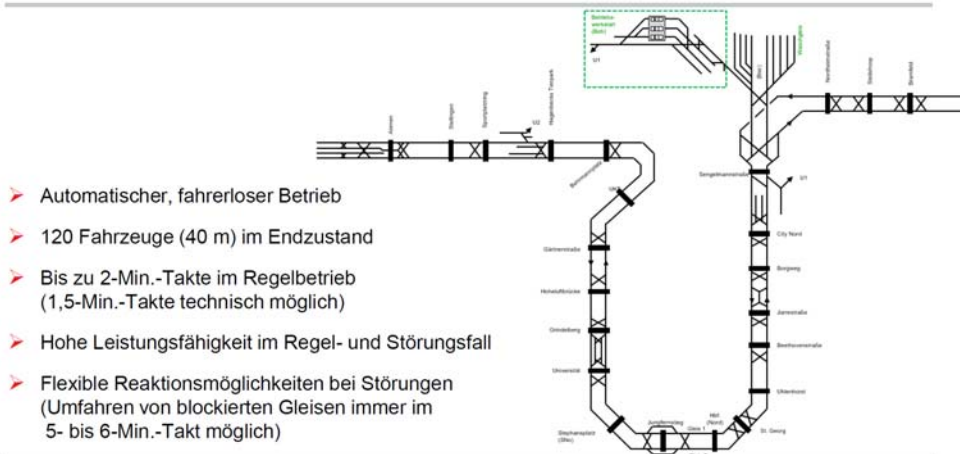


TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 4



Sachstand U5

Betriebskonzept

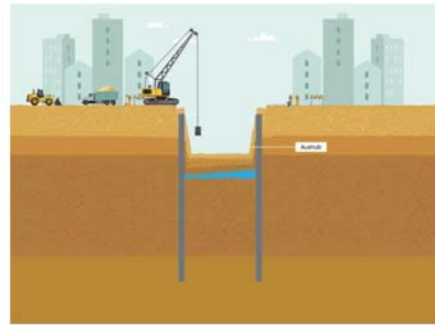
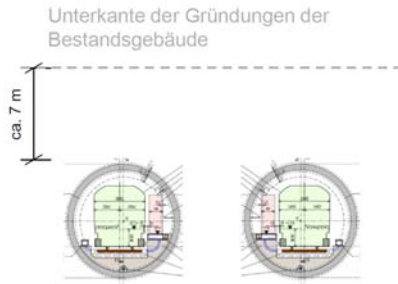


TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 5



Sachstand U5 Mitte

Bauverfahren



Herstellung Strecke

- Schildvortrieb mit zwei kleinen Röhren

Herstellung Haltestellen

- Baugruben in offener Bauweise

TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 6



Sachstand U5 Mitte

Haltestelle St. Georg



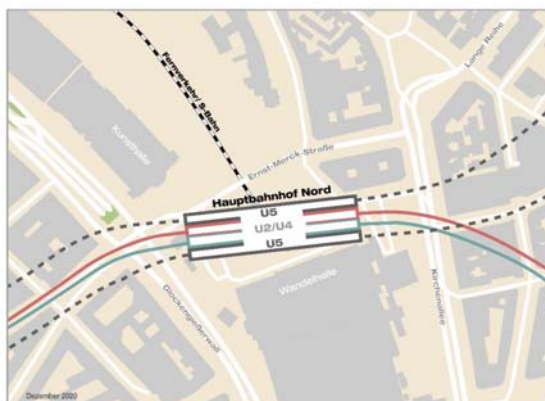
- Deutlich verbesserte Erschließung der Langen Reihe
- Direkte Anbindung Asklepios Klinik
- Entlastung des Stadtteils durch Verlagerung des ÖPNV in den Untergrund
- Entlastung der MetroBuslinie 6

TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 7



Sachstand U5 Mitte

Haltestelle Hauptbahnhof Nord



Nutzung Bestandsröhren Hbf. Nord

- Nutzung vorhandener Ressourcen
- Bahnsteiggleicher Umstieg zu U2/U4
- Direkte Anbindung Regional- und Fernverkehr
- Minimale Eingriffe in das Umfeld
- Verringerung von Abhängigkeiten und Risiken im Umfeld der Deutschen Bahn

TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 8



Sachstand U5 Mitte

Haltestelle Hauptbahnhof Nord

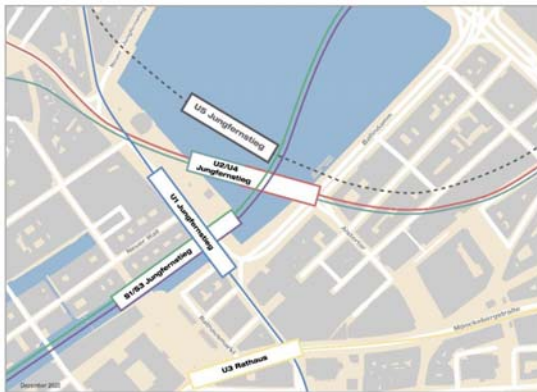


TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 9



Sachstand U5 Mitte

Haltestelle Jungfernstieg



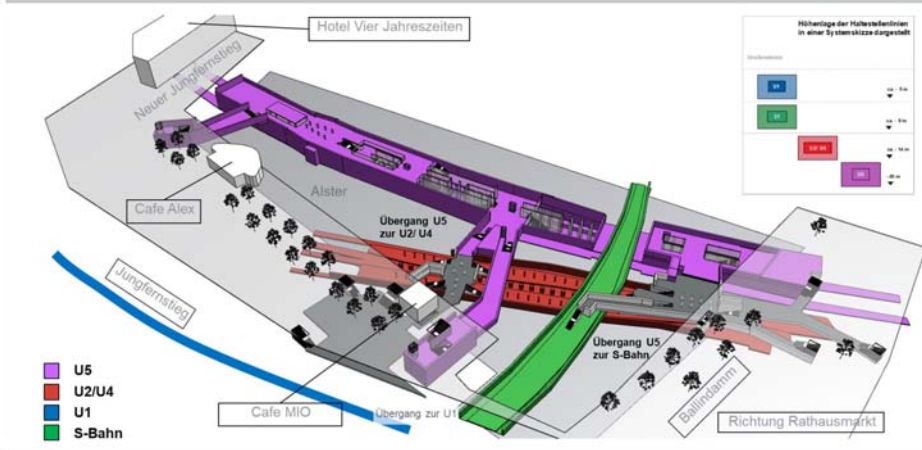
- Direkte Anbindung der Innenstadt
- Zusätzliche Netzwirkung durch weitere Umsteigemöglichkeiten
- Entlastung des Hauptbahnhofs
- Weitere Entlastung der Innenstadt durch Verlagerung des ÖPNV in den Untergrund
- Integration einer Abstellanlage

TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 10



Sachstand U5 Mitte

Haltestelle Jungfernstieg



TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 11



Sachstand U5 Mitte

Haltestelle Jungfernstieg

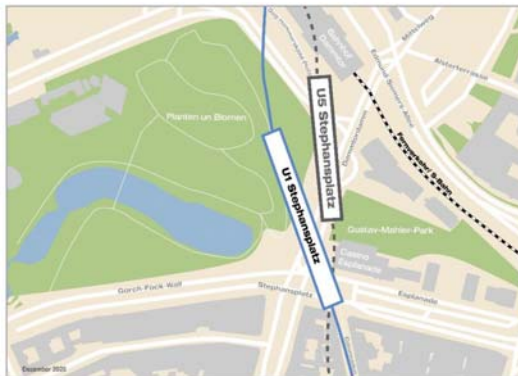


TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 12



Sachstand U5 Mitte

Haltestelle Stephansplatz



Neue U5-Haltestelle

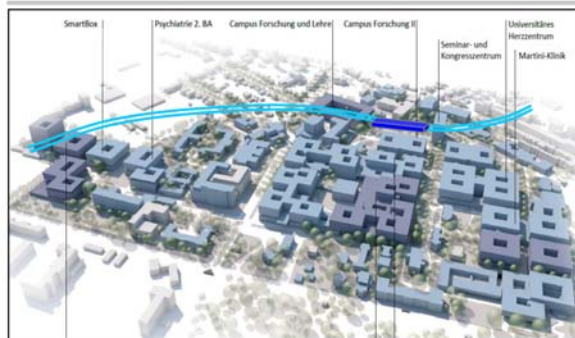
- Zusätzliche Netzwirkung durch Umsteigemöglichkeiten
- Minimale Eingriffe in Planten un Blumen
- Minimale Eingriffe in bestehende Verkehrssysteme (U-Bahn, MIV, Bus)
- Verbesserung des Umstiegs zwischen Bahnhof Dammtor und U-Bahn

TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 13



Sachstand U5 Mitte

Haltestellen UKE / Siemersplatz



- Zentrale Haltestellenlage unter Berücksichtigung Zukunftsplan UKE
- Sehr hohes Fahrgastaufkommen kompensiert umwegige Trassenführung
- Fortsetzung Abstimmungen zu Bauablauf und Betriebszustand der Haltestelle mit dem UKE

TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 14



Sachstand U5 Mitte

Haltestelle Arenen



- Umstieg zur S-Bahn in Stellingen
- Eventhaltestelle an den Arenen
- Untersuchung von 5 Varianten
- Hohe naturschutzfachliche Vorgaben
- Kehr- und Abstellanlage am Linienende

TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 15



Sachstand U5 Mitte

Bürgerbeteiligung und Kommunikation

- Auftakt im Januar 2019
- Einbindung der Hamburgerinnen und Hamburger deutlich früher als gesetzlich gefordert (mit Beginn der Vorplanung)
- 10.000 Besucherinnen und Besucher bei Veranstaltungen
- 875.000 Seitenaufrufe auf www.schneller-durch-hamburg.de
 - 17 Online-Dialoge und 1.440 Beiträge/Kommentare zur U5
- Vielfältige kommunikative Begleitung
- Fortsetzung bis Inbetriebnahme



TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 16



Sachstand U5

Weiteres Vorgehen



- | | |
|--|---|
| <p>Weiteres Vorgehen /</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mitte 2021: ➤ ab Mitte 2021: ➤ vsl. Ende 2021: ➤ vsl. Anfang 2022: ➤ Mitte 2020er Jahre: | <p>Die nächsten Planungsschritte</p> <ul style="list-style-type: none"> Abschluss Vorplanung U5 City Nord - Arenen Start Entwurfsplanung City Nord - Beethovenstr. Detailuntersuchungen in weiteren Abschnitten Konkretisierung Nutzen-Kosten-Untersuchung Baubeginn U5 Ost (Bramfeld - City Nord) GVFG-Antrag U5 (Abhängigkeit Verfahrensanpassung BMVI) Baufortsetzung in Richtung Innenstadt |
|--|---|

TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 17





Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

TU / SE / SB • 05.01.2021 • Folie 18

