BÜRGERSCHAFT
DER FREIEN UND HANSESTADT HAMBURG
23. Wahlperiode

Drucksache 23/74
11.04.25

Schriftliche Kleine Anfrage

der Abgeordneten Heike Sudmann (Die Linke) vom 03.04.25

und Antwort des Senats

Betr.: 1. U1/U5 Stephansplatz – weshalb soll jetzt möglich sein, was vor Jahren noch an „unüberwindbaren Hindernissen“ scheiterte? 2. Veränderungen der Fahrgastprognosen auf der U5?

Einleitung für die Fragen:

Am 6. Februar hat eine Senatskommission beschlossen, keine U5-Haltestelle am Jungfernstieg zu planen. Die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) schreibt in ihrer Pressemitteilung vom gleichen Tag:

„… Vor dem Hintergrund neuer Rahmenbedingungen und neuer belastbarer Verkehrsmodelle wurde dafür die Linienführung im Innenstadtbereich überprüft und optimiert: Die U5 fährt direkt zwischen Hauptbahnhof und Stephansplatz, ohne Halt am Jungfernstieg. Dadurch werden sowohl am Hauptbahnhof als auch Stephansplatz bahnsteiggleiche Umstiege zu den Linien U1, U2 und U4 möglich. Diese direkte Linienführung führt zu einem größeren Nutzen für die Fahrgäste zu geringeren Baukosten von insgesamt 130 Millionen Euro und zu einem höheren Nutzen-Kosten-Faktor für das Gesamtprojekt. Beide Varianten (mit und ohne Halt Jungfernstieg) waren von Beginn an fortlaufend mit geprüft worden. Zusätzliche Planungskosten entstehen durch den Verzicht auf die Haltestelle Jungfernstieg deshalb nicht“

*Einen bahnsteiggleichen Umstieg zwischen U1 und U5 bewerteten beauftragte Gutachter*innen noch im Jahr 2019 in einer Machbarkeitsuntersuchung auf Seite 116 als nicht realisierbar: „Aufgrund der geringen Tiefenlage der bestehenden Linie U1 stellen sich bei der Trassierung der U5 jedoch das Casino Esplanade im Süden sowie die U1-Querung im Norden als unüberwindbare Hindernisse dar. Eine kombinierte Haltestelle der U1 und U5 auf der bestehenden Höhenlage der U1 wird als geometrisch nicht realisierbar eingestuft. Diese Variante wurde im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung daher nicht weiterverfolgt.“*

Ich frage den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Die U-Bahn-Linie 5 im Abschnitt Jarrestraße bis Arenen (U5M2000 – U5M6000) befindet sich derzeit in der Entwurfsplanung. Maßgebliche Ziele der Entwurfsplanung sind unter anderem die Überprüfung und Optimierung der bisherigen Planung wie auch die konkrete CO_2-Reduzierung im Bau. Im Zuge der gegenwärtigen Entwurfsplanung untersucht die HOCHBAHN U5 Projekt GmbH daher unter anderem auch die bisher gewählte Linienführung sowie die Lage und Anordnung der Haltestellen auf gesamter Länge. Die Entwurfsplanung ist noch nicht abgeschlossen.

Bei einem Großprojekt wie dem Neubau der U-Bahn-Linie 5 sind Optimierungen elementarer Bestandteil des laufenden Planungsprozesses. Es ist dabei das regelhafte Vorgehen, dass die während der Vorplanung abgewogene Vorzugsvariante mit fortschreitender Planungstiefe detailliert betrachtet und auch neu gewonnene Erkenntnisse

im Hinblick auf mögliche Optimierungen oder veränderte Parameter miteinbezogen werden. Dabei werden fortlaufend alle Vor- und Nachteile abgewogen, um das für Hamburg optimale Ergebnis zu erreichen.

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

1. Kombinierte/bahnsteiggleiche U1/U5-Haltestelle Stephansplatz

Frage 1: *Wodurch wird jetzt der bahnsteiggleiche Umstieg am Stephansplatz ermöglicht, wenn im Jahr 2019 eine kombinierte Haltestelle wegen „unüberwindbarer Hindernisse“ „als geometrisch nicht realisierbar eingestuft“ wurde?*

Frage 2: *Wann wurde von wem eine (weitere) Machbarkeitsuntersuchung für den bahnsteiggleichen Umstieg in Auftrag gegeben? Bitte gegebenenfalls auch andere in Auftrag gegebene Untersuchungen beziehungsweise Studien zu diesem Thema aufführen. Falls es keine Untersuchung/Studie gab: worauf stützt sich die Behauptung, dass eine kombinierte Haltestelle und der bahnsteiggleiche Umstieg jetzt möglich seien?*

Antwort zu Fragen 1 und 2:

Planungsprämisse der im Jahr 2019 veröffentlichen Machbarkeitsuntersuchung war, dass der Eingriff in die Bestandslinie U1 während der Bauzeit für die U5 möglichst kurz beeinträchtigt werden sollte. Daher wurde zunächst die Höhenlage (Gradiente) der U1 am Stephansplatz nicht verändert – mit dem in der Einleitung beschriebenen Ergebnis.

In der anschließenden Vorplanung wurde darauf aufbauend untersucht, ob eine viergleisige Haltestelle Stephansplatz von U1 und U5 geometrisch möglich wäre, wenn die Gradiente der U1 ab dem Ende der Colonnaden mit maximal möglicher Längsneigung absinkt, sich im Haltestellenbereich auf gleichem Höhenniveau wie die Gradiente der U5 befindet und anschließend Richtung Rotherbaum wieder in ihre ursprüngliche Höhenlage geführt wird. Nach intensiven Untersuchungen zu Trassierung in Lage und Höhe sowie zur Objekt- und Tragwerksplanung ist unter diesen Voraussetzungen eine viergleisige Anlage umsetzbar.

Frage 3: *Wo ist die Machbarkeitsuntersuchung oder gegebenenfalls eine andere Untersuchung zu diesem Thema öffentlich einsehbar? Falls es keine Veröffentlichung gibt, weshalb nicht?*

Antwort zu Frage 3:

Die dargestellte Untersuchung ist Bestandteil der Vorplanung für die U5 und im Rahmen des laufenden Planungsprozesses den Trägern öffentlicher Belange zur Verfügung gestellt worden, um deren Belange zu ermitteln und gegebenenfalls. in der weiteren Planung berücksichtigen zu können. Eine regelhafte Veröffentlichung einer Vorplanung ist nicht vorgesehen. Abwägungsprozess und Abwägungsergebnis werden jedoch Teil der Planfeststellungsunterlagen sein.

2. Fahrgastprognosen der U5

Vorbemerkung: *Die Zahlen des Senats zu den Fahrgastprognosen der U5 haben sich im Laufe der Jahre immer wieder geändert. Deshalb sind Aktualisierungen zu meinen älteren Schriftlichen Kleinen Anfragen – Drs. 22/9940 vom 22.11.22 und Drs. 22/15411 vom 7.6.24 – interessant.*

Frage 4: *Mit welcher Zahl werktäglicher Nutzer*innen je Haltestelle rechnet der Senat aktuell an den Haltestellen der U5 nach Gesamtfertigstellung? Bitte unterscheiden nach Einsteiger*- Aussteiger*- und Umsteiger*innen (getrennt nach Bus und Bahn).*

Antwort zu Frage 4:

Die nachfolgende Tabelle zeigt die ermittelten Fahrgastprognosen für alle U5-Haltestellen nach Gesamtfertigstellung (Aufkommen werktags, nur U5-Fahrgäste) als Ergebnis der Verkehrsmodellrechnung für eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Indikation aufgrund des Entfalls der Haltestelle Jungfernstieg. Die Berechnung der Fahrgastzahlen im Rahmen einer aktualisierten standardisierten Bewertung steht noch aus. Diese Modellrechnung berücksichtigt ein im Vergleich zu heute angepasstes Busliniennetz; weitere Änderungen im Busnetz und damit auch in den Nutzungszahlen können sich im Laufe der weiteren Projektplanung und kontinuierlichen Busnetzentwicklung ergeben.

Tabelle 1

Haltestelle (ggf. vorläufige Bezeichnung)	Summe	Einsteiger/ Aussteiger	Umsteiger	Anteil Umsteiger Bahn	Anteil Umsteiger Bus
Bramfeld	21.700	11.600	10.100	0 %	100 %
Steilshoop	19.700	18.500	1.200	0 %	100 %
Barmbek Nord	13.800	12.200	1.600	0 %	100 %
Sengelmannstraße	31.300	8.300	23.000	93 %	7 %
City Nord	18.000	13.300	4.700	0 %	100 %
Borgweg	18.800	9.900	8.900	96 %	4 %
Jarrestraße	22.800	22.300	500	0 %	100 %
Beethovenstraße	20.300	18.500	1.800	0 %	100 %
Uhlenhorst	18.250	18.200	50	0 %	100 %
St. Georg	12.700	12.700	0	-	-
Hauptbahnhof (Nord)	130.700	44.400	86.300	98 %	2 %
Stephansplatz	68.800	31.900	36.900	96 %	4 %
Universität	41.300	41.300	0	-	-
Grindelberg	22.400	21.200	1.200	0 %	100 %
Hoheluftbrücke	23.500	11.000	12.500	100 %	0 %
Gärtnerstraße	22.000	19.400	2.600	0 %	100 %
UKE	49.400	49.400	0	-	-
Behrmannplatz	15.600	14.100	1.500	0 %	100 %
Hagenbecks Tierpark	17.900	8.400	9.500	87 %	13 %
Sportplatzring	13.200	10.800	2.400	0 %	100 %
Stellingen	17.700	6.400	11.300	99 %	1 %
Arenen Volkspark	9.000	5.200	3.800	0 %	100 %

Frage 5: *Von welchen Einwohner*innenzahlen im fußläufigen Einzugsbereich (600 Meter Luftlinie beziehungsweise 720 Meter Fußweg) je Haltestelle der U5 geht der Senat bei Ermittlung nach VDV-Vorschriften aus? Bitte für jede Haltestelle einzeln aufführen.*

Frage 6: *Wie viele Hamburger*innen erhalten mit der U5 nach aktuellem Stand eine erstmalige, wie viele eine bessere Anbindung an das Schnellbahnsystem? Bitte differenziert tabellarisch für jede Haltestelle aufführen.*

Antwort zu Fragen 5 und 6:

Siehe Drs. 22/15411. Die Tabelle zeigt die Erschließungen zum Stichtag 31. Dezember 2019 im Einzelnen, getrennt nach Erstmals- und Mehrfacherschließungen. In der aktuellen Nutzen-Kosten-Indikation erfolgt keine Änderung der Strukturdaten. Eine solche Änderung ist erst bei Fortschreibung der standardisierten Bewertung möglich.

Durch den Entfall der Haltestelle Jungfernstieg verringert sich die Erschließung der gesamten U5 um 300 Einwohner:innen auf 181.000 Einwohner:innen.