

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Wieland Schinnenburg (FDP) vom 12.05.2016

und Antwort des Senats

- Drucksache 21/4449 -

Betr.: Ausbau der U-Bahn (III)

Folgende Detailfragen stellen sich hinsichtlich der Planung für die U5.

Ich frage den Senat:

Im Dezember 2014 hat die Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) den Ergebnisbericht einer Konzeptstudie zur U-Bahn Netzerweiterung vorgelegt. Dieser evaluiert grundsätzliche Möglichkeiten der langfristigen Weiterentwicklung des Netzes. Nach umfassender Zieldefinition wurden Potenzialgebiete für eine U-Bahn-Erschließung ermittelt. Anschließend wurde in Variantendiskussionen evaluiert, wie diese Gebiete sinnvoll erschlossen werden können. Die als Ergebnis der Konzeptstudie dargestellten U-Bahn-Strecken sollen nunmehr im Rahmen verschiedener Machbarkeitsuntersuchungen vertieft betrachtet werden.

Ziel der Machbarkeitsuntersuchungen ist das Aufzeigen der grundsätzlichen verkehrlichen, betrieblichen, technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit der neuen Streckenabschnitte, einschließlich einer ersten Beurteilung der jeweiligen Auswirkungen auf Umwelt und Anlieger. Im Ergebnis zeigen die Untersuchungen eine technisch machbare Lösung auf, die als Vorgabe für weitere, vertiefende Planungsphasen benötigt wird. Begleitend sollen mögliche Modifikationen im Rahmen der Beteiligung ortsansässiger Bürgerinnen und Bürger erarbeitet werden.

Im Rahmen der Planungen zum Bauabschnitt U5 Ost (Bramfeld – Sengelmannstraße – City Nord) wurde die Machbarkeitsuntersuchung bereits abgeschlossen. Konkrete Angaben zu Kosten, Bauzeiten, Fahrzeiten, Takten und Veränderungen im Busnetz können aber erst nach Abschluss von Entwurfsplanungen gemacht werden.

Die U5 Ost erreicht alle identifizierten Potenzialgebiete im Nordosten Hamburgs. Nach dem realisierten Anschluss von Bramfeld, Steilshoop und Barmbek-Nord soll die U5 weiter in Richtung Rübenkamp und Sengelmannstraße geführt werden. Dies hat folgende Vorteile:

- Der Übergang zur S-Bahn am Rübenkamp ermöglicht schnelle Anschlussverbindungen Richtung Flughafen, Wandsbek und zur Innenstadt.
- Der Übergang zur U1 an der Sengelmannstraße bietet bereits nach Inbetriebnahme des ersten Abschnittes der U5 eine zusätzliche Möglichkeit zur Weiterfahrt in Richtung Innenstadt. Da der Übergang immer bahnsteig- und zeitgleich möglich ist (wie bspw. beim Umstieg am Berliner Tor), erhalten alle Fahrgäste sofort einen schnellen und bequemen Anschluss an die U1 Richtung Kellinghusenstraße und weiter Richtung Innenstadt.
- Im 2. Bauabschnitt der U5 entsteht an der Sengelmannstraße eine weitere Umsteigebeziehung aus Richtung Norderstedt (U1) Richtung Winterhude/Uhlenhorst (U5).
- Die vorläufige Endhaltestelle in der City Nord schafft zum einen die Voraussetzungen für einen Weiterbau der U5 in Richtung Winterhude/Uhlenhorst in Tunnelbauweise. Denn vom Bahnsteig der Sengelmannstraße muss die Trasse zunächst abgesenkt werden, um die notwendige Tiefenlage zu erreichen. Zum anderen wird die City Nord mit der vorgesehenen Haltestelle in zentraler Lage an das Schnellbahnnetz angeschlossen.

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

1. *Welche Mehr- oder Minderkosten gegenüber der vorliegenden Planung würden sich für die Baumaßnahme der U-Bahn nach Bramfeld ergeben, wenn von Hartzloh statt zum New-York-Ring zum Bahnhof Barmbek mit Einfädelung in Richtung Dehnhaiide gefahren würde?*
2. *Welcher Anteil entfällt dabei auf den unter anderem wegfallenden Abschnitt Sengelmannstraße – New-York-Ring?*
3. *Welche jährlichen Mehr- oder Minderkosten gegenüber der vorliegenden Planung würden sich für den Betrieb der U-Bahn nach Bramfeld ergeben, wenn von Hartzloh statt zum New-York-Ring zum Bahnhof Barmbek mit Einfädelung in Richtung Dehnhaiide gefahren würde?*
4. *Welcher Anteil entfällt dabei auf den unter anderem wegfallenden Abschnitt Sengelmannstraße – New-York-Ring?*
5. *Welche Mehr- oder Minderkosten gegenüber der vorliegenden Planung würden sich für die Baumaßnahme der U-Bahn nach Bramfeld ergeben, wenn von Hartzloh statt zum New-York-Ring nach Süden mit Einfädelung in die U3 nördlich des Hardorffswegs in Richtung US-Barmbek gefahren würde?*
6. *Welche jährlichen Mehr- oder Minderkosten gegenüber der vorliegenden Planung würden sich für den Betrieb der U-Bahn nach Bramfeld ergeben, wenn von Hartzloh statt zum New-York-Ring nach Süden mit Einfädelung in die U3 nördlich des Hardorffswegs in Richtung US-Barmbek gefahren würde?*

Die in der Konzeptstudie der HOCHBAHN ermittelten Potenzialgebiete Uhlenhorst und Winterhude würden mit einer der genannten Ausfädelungen aus der bestehenden U3 nicht erreicht werden. Somit wäre die übergeordnete Zielsetzung der U-Bahn-Netzentwicklung nicht erfüllt. Da eine sinnvolle Verknüpfung der Potenzialgebiete nur mit einer neuen, durchgängigen U-Bahn-Linie möglich ist, wurde der Bau einer neuen Linie U5 als Vorzugslösung definiert.

Weiteres Ziel des U-Bahn-Ausbaus ist die Entlastung hochbelasteter Buslinien. Die U5 soll die beiden am stärksten ausgelasteten Metrobuslinien 5 und 6 in weiten Teilen entlasten. Eine Ausfädelung aus bestehenden Linien kann dies nicht leisten.

Hinzu kommt, dass die Bestandslinien im U-Bahn Netz bereits heute gut ausgelastet sind. Der Bau einer Ausfädelung würde daher ein großes Ungleichgewicht ins Netz bringen. Zum einen würde es auf dem gemeinsam genutzten Abschnitt zu einem Überangebot kommen, das auch zu einer erhöhten Störanfälligkeit führen würde. Zum anderen hätte der neue Streckenabschnitt nach Steilshoop/Bramfeld von Beginn an eine eingeschränkte Leitungsfähigkeit. Eine nachträgliche Verdichtung des Taktes nach Steilshoop / Bramfeld wäre nicht möglich.

Darüber hinaus würde einer Ausfädelung bauzeitlich zu erheblichen Einschränkungen und Behinderungen auf den Bestandslinien führen. Diese Bauarbeiten würden mehrere Jahre dauern und Teilabschnitte, die sich heute in Betrieb befinden, müssten längere Zeit voll gesperrt werden.

Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

7. *Welche Mehrkosten im Bereich Bau und Betrieb würden sich durch eine zusätzliche U- Bahn-Station im Bereich des Borchertings ergeben?*
8. *Welche Mehrkosten im Bereich Bau und Betrieb würden sich durch der Ersatz der derzeit geplanten U-Bahn-Station Steilshoop durch zwei Halte im Bereich des Borchertings und des Alfred-Mahlau-Wegs ergeben?*
9. *Welche Möglichkeiten für eine Bedienung von Steilshoop mit einer dritten U-Bahn-Station (im Westen von Neusteilshoop oder am Appelhof) wurden mit welchem Ergebnis geprüft?*

In Steilshoop wurde eine Vielzahl potenzieller Haltestellenstandorte geprüft. Neben der guten Erschließung der Wohngebiete muss die Anzahl der Haltestellen auch Kriterien der Wirtschaftlichkeit genügen. So sind z. B. Doppelschließungen zu vermeiden. Für die Erreichbarkeit einer Haltestelle werden 720 Meter Entfernung im realen Fußwegenetz angesetzt (Richtwert des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, Schrift 4, 2001, „Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV“).

Eine zentral gelegene Haltestelle am Schreyerring würde die meisten Einwohner mit nur einer Haltestelle erreichen. Sollten zwei Haltestellen in Steilshoop gebaut werden, müsste eine Haltestelle zentral und eine im östlichen Bereich angelegt werden. Hierbei käme es zu unwirtschaftlichen Doppelschließungen.

Die endgültige Lage der Haltestelle in Steilshoop soll im Rahmen der Bürgerbeteiligung weiter diskutiert werden. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

10. Welche Reisezeiten zwischen Steilshoop und dem Hauptbahnhof ergeben sich bei der geplanten Führung, bei einer Verlängerung der U3 Hauptbahnhof – Mundsburg - Barmbek nach Steilshoop mit Ausfädelung am Bahnhof Barmbek und bei einer Verlängerung der U3 Hauptbahnhof – Mundsburg – Barmbek mit Ausfädelung nördlich des Hardorffwegs?

Bei einer gemäß der Konzeptstudie der HOCHBAHN geführten U5 ergibt sich im Endzustand eine Reisezeit vom Einkaufszentrum Steilshoop bis zum Hauptbahnhof von ca. 20 Minuten. Im Vergleich dazu liegt die Reisezeit derzeit in der Hauptverkehrszeit bei 31 Minuten (Metrobus 7 bis Barmbek und U3 bis Hauptbahnhof). Im Übrigen siehe Antwort zu 1. bis 6.

11. Welche Anpassungen im Busnetz werden der Kosten-Nutzen-Analyse zu Grunde gelegt (bitte mit genauer Linienführung und Taktung nach Verkehrszeiten)?

Einzelheiten der Angebotsgestaltung im Busbereich werden rechtzeitig vor der Inbetriebnahme der U5 festgelegt. Bereits derzeit steht fest, dass es auch nach Inbetriebnahme der U5 eine direkte Busverbindung von Bramfeld, Steilshoop und Barmbek Nord zum Bahnhof Barmbek geben wird. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

12. Welche Kosten-Nutzen-Analyse für die Teilstrecke Bramfeld – New-York-Ring zugrundeliegenden Reisezeiten, Takthäufigkeiten (nach Verkehrszeiten gegliedert) und Umsteigehäufigkeiten ergibt sich für folgende Verbindungen:

- a) Borcherring – Hauptbahnhof Süd
- b) Gründgensstraße West – Hauptbahnhof Süd
- c) Alfred-Mahlau-Weg – Hauptbahnhof Süd
- d) Borcherring – US- Barmbek
- e) Gründgensstraße West – US-Barmbek
- f) Alfred-Mahlau-Weg – US-Barmbek
- g) Borcherring – New-York-Ring
- h) Gründgensstraße West – New-York-Ring
- i) Alfred-Mahlau-Weg - New-York-Ring
- j) Borcherring – U-Farmsen
- k) Gründgensstraße West – U-Farmsen
- l) Alfred-Mahlau-Weg – U-Farmsen
- m) Gründgensstraße West – Borcherring
- n) Borcherring – Heukoppel
- o) Gründgensstraße West – Heukoppel
- p) Alfred-Mahlau-Weg – Heukoppel
- q) Borcherring – U-Wandsbek Markt
- r) Gründgensstraße West – U-Wandsbek Markt
- s) Alfred-Mahlau-Weg – U-Wandsbek Markt

13. Wie sehen die entsprechenden Daten für die genannten Verbindungen im Bestand aus?

Durch den Bau einer neuen Schnellbahnlinie können nicht alle Reisezeiten im Gesamtnetz verkürzt werden. Ziel der Planungen ist es, für aufkommensstarke Relationen spürbare Verbesserungen zu erreichen. Darüber hinaus bietet eine Schnellbahn eine zuverlässige, sichere, stabile, schnelle und auch in den Hauptverkehrszeiten meist pünktliche Mobilität. Die Qualität der Anbindung kann daher nicht nur anhand von geplanten Fahrzeiten verglichen werden. Detaillierte Angaben können für die aufgelisteten Verbindungen derzeit noch nicht gemacht werden. Die nachfolgende Tabelle zeigt beispielhaft einige, vorläufige Reisezeitveränderungen entsprechend der Konzeptstudie zur Hauptverkehrszeit im Schnellbahnnetz auf. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Verbindung	Fahrzeit [Min.] heute (Umstiege)	Fahrzeit [Min.] U5 lt. Konzeptstudie (Umstiege)
Einkaufszentrum Steilshoop – Hauptbahnhof	31 (1)	20 (0)
Einkaufszentrum Steilshoop – U S Barmbek	15 (0)	13 (1)
Einkaufszentrum Steilshoop – New-York-Ring	15 (0)	8 (0)
Einkaufszentrum Steilshoop – U Wandsbek Markt	26 (1)	keine Veränderung
Einkaufszentrum Steilshoop – U Farmsen	13 (0)	keine Veränderung
Einkaufszentrum Steilshoop – Jungfernstieg	40 (1)	23 (1)
Einkaufszentrum Steilshoop – Altona	43 (2)	37 (2)

14. Welche Reisezeiten hätten sich für die genannten Relationen bei Realisierung der Stadtbahn Bramfeld – U-Kellinghusenstraße ergeben?

Der Senat forciert den Ausbau des U-Bahn-Netzes und hat sich damit nicht befasst.

15. Wie ist die Verknüpfung zwischen U-Bahn und Bus in Steilshoop geplant (baulich, sachlich)

Die Ausgestaltung der Verknüpfung zwischen U-Bahn und Bus in Steilshoop ist abhängig von der endgültigen Lage der zu errichtenden U-Bahn-Haltestelle sowie deren Zugangsbereichen.

16. Welche Bauzeit ist für die offene Baugrube im Bereich der künftigen U-Bahn-Station Steilshoop zu erwarten?

Siehe Vorbemerkung.

17. In den vergangenen Jahren wurde mehrfach über eine Buslinie Borcherting – (Linienweg 7) Alfred-Mahlau-Weg – (Linienweg 617) – U/S-Barmbek diskutiert, und zwar als Stadtbuslinie mit Halt an allen Haltestellen und als Eilbuslinie mit Halt nur von Borcherting bis Alfred-Mahlau-Weg und in U/S-Barmbek. Wie lang wären bei Nutzung dieser beiden Linien und der U3 jeweils die Reisezeiten in der HVZ und der NVZ für die Relationen

- a) Borcherting – U/S-Barmbek
- b) Alfred-Mahlau-Weg – U/S-Barmbek
- c) Borcherting – Hauptbahnhof Süd
- d) Alfred-Mahlau-Weg – Hauptbahnhof Süd

Zu einer solchen möglichen Linienführung liegen der zuständigen Behörde und der HOCHBAHN keine Daten vor.

18. Wann wird auf dem neu zu bauenden Abschnitt der U5 erstmals ein Angebot von mehr als 4 Zügen pro Stunde und Richtung geboten. (4 Fahrten pro Stunde und Richtung sind ein Angebot, dass auf U- und S-Bahnlinien in technisch entwickelten deutschen Großstädten ohne Probleme auch mit nicht automatisiertem Betrieb gefahren werden kann).

Die Linien der U-Bahn verkehren im inneren Stadtgebiet bereits heute montags bis freitags von ca. 6 Uhr bis 21 Uhr mit einer 5-Minuten-Zugfolge. Im nicht automatisierten Betrieb entspricht dies 12 Fahrten pro Stunde und Richtung.

Im Übrigen werden auch im Bestandsnetz fortlaufend Maßnahmen im Sinne erforderlicher Taktverdichtungen umgesetzt.