

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Wieland Schinnenburg und Dr. Kurt Duwe (FDP)  
vom 22.07.13**

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: U4-Erweiterung nach Wilhelmsburg**

*Mit dem Bau der Linie U4 bis zu den Elbbrücken wird ein wichtiger Baustein zur Erschließung der Hafencity umgesetzt. Dennoch ist langfristig ein Weiterbau der Linie bis nach Wilhelmsburg und Harburg erforderlich, um für diese Stadtteile eine bessere verkehrliche Anbindung zu gewährleisten. Grundsätzliche konzeptionelle Erwägungen zu einer möglichen Trassenführung wurden bereits im Jahre 2004 von der Handelskammer entwickelt und später von der Hamburger Hochbahn AG durch eine Studie präzisiert.*

*Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:*

Der Senat beantwortet die Fragen auf Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) und der Handelskammer Hamburg wie folgt:

- 1) *Welche Untersuchungen und Studien wurden wann und durch wen in Zusammenhang mit einer Verlängerung der U4 bis nach Wilhelmsburg und Harburg durchgeführt?*

Die Handelskammer Hamburg hat 2004 zusammen mit dem Wirtschaftsverein für den Hamburger Süden „Entwicklungsperspektiven für die Elbinsel“ vorgestellt, in denen eine Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 über den Kleinen Grasbrook in den Wilhelmsburger Westen empfohlen wird.

Aufbauend auf städtebaulichen Rahmenplanungen für den Bereich Wilhelmsburg wurden vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg und der HOCHBAHN die beiden unten aufgeführten Untersuchungen zu aus verkehrlicher Sicht grundsätzlich denkbaren Linienführungen einer U-Bahn-Erschließung beauftragt. Die Herleitung der dort angenommenen Trassenverläufe ist jedoch aufgrund geänderter städtebaulicher Entwicklungsperspektiven für den Kleinen Grasbrook, die Elbinsel und die östliche Hafencity sowie der Änderung der maßgeblich zugrunde zu legenden Rahmenbedingungen inzwischen nicht mehr aktuell:

- Trassenstudie „Verlängerung des U-Bahn-Anschlusses der Hafencity in Richtung Süden nach Wilhelmsburg/Harburg“ (Büro Obermeyer im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, September 2004). In der Studie wurden die Varianten West - „Reiherstieg“, „Mitte“ und Ost - „Kirchdorf“ untersucht. Die seinerzeitigen Varianten führten zunächst unmittelbar über den Baakenhafen auf den Kleinen Grasbrook. Eine Anbindung der östlichen Hafencity bei den Elbbrücken wurde aufgrund der damals angenommenen und nun überholten städtebaulichen Randbedingungen nicht vorgesehen. Ergebnis der Studie war, dass für eine Variantenauswahl noch weitere Untersuchungen, Planungen und Bestandserhebungen u.a. zur Erschließungswirkung für erforderlich gehalten wurden.

- ÖPNV-Untersuchung Wilhelmsburg – Harburg: Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen einer U-Bahn (Büro HamburgConsult im Auftrag der HOCHBAHN, Dezember 2007). Konkrete Untersuchungen zu baulicher Machbarkeit, konstruktiven Lösungen, Bauverfahren und Baukosten waren jeweils nicht Bestandteil dieser Untersuchung. Daher ist es auf dieser Basis auch nicht möglich, detaillierte Aussagen hierzu oder bereits zu möglichen Vorzugslösungen zu treffen.

Nach zwischenzeitlich geänderten städtebaulichen Rahmenbedingungen fand von 2007 bis 2010 ein Untersuchungsvorhaben zur „verkehrlichen Erschließung der östlichen Hafencity und des Kleinen Grasbrooks“ mit dort endendem Trassenverlauf statt. Dieses Vorhaben wurde unter Federführung der HOCHBAHN in enger Abstimmung mit einem begleitenden Arbeitskreis, bestehend aus den zuständigen Behörden der Freien und Hansestadt Hamburg, dem Hamburger Verkehrsverbund (HVV), der Hafencity Hamburg GmbH, der S-Bahn Hamburg GmbH, der DB Station&Service AG sowie der DB Netz AG abgearbeitet.

Die Internationale Bauausstellung IBA Hamburg GmbH hat schließlich 2011 eine in dem Jahr in ihrem Auftrag erstellte sogenannte „Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der U-Bahnlinie U4 in Hamburg mit „Sprung über die Elbe“ bis nach Veddel“ an den Senat der Freien und Hansestadt Hamburg übersandt. Die Ergebnisse dieser Studie der IBA basieren nicht auf verkehrlichen Nachfragedaten und nehmen nicht auf die detaillierteren vorgenannten Untersuchungen der HOCHBAHN und des Arbeitskreises Bezug.

- 2) *Geht der Senat weiterhin von der durch die in der Studie der Hamburger Hochbahn AG dargelegten Trassenführung (Elbbrücken – Kleiner Grasbrook – Harburger Chaussee – Georg-Wilhelm-Straße – Mengestraße – S-Bahnhof Wilhelmsburg – Otto-Brenner-Straße – König-Georg-Deich – Veritaskai – S-Bahnhof Harburg) aus?*

*Wenn ja, aus welchen Gründen wird diese Trassenführung vom Senat favorisiert?*

*Wenn nein, welche Trassenführung wird vom Senat stattdessen aus welchen Gründen favorisiert? (Bitte Linienführungen mittels Karte visualisieren.)*

Eine über die geplante Haltestelle Elbbrücken weiter gehende Streckenführung der Linie U4 ist auf der Grundlage der bisherigen Erkenntnisse und zur Verfügung stehender Finanzierungsmöglichkeiten derzeit nicht vorgesehen (siehe Plenarprotokoll 20/7 zum Beschluss der Drs. 20/414, 20/522, 20/523).

- 3) *Welche weiteren Trassenführungen sind für die Erweiterung der Linie U4 bis nach Wilhelmsburg und Harburg bislang untersucht worden? (Bitte Linienführungen und geplante Haltestellen mittels Karte visualisieren.)*

Gemäß den der zuständigen Behörde vorliegenden Informationen sind keine über die oben genannten Untersuchungen hinausgehenden Trassenführungen untersucht worden.

- 4) *Welche konkreten Vor- und Nachteile (beispielsweise Einzugsbereich, Baukosten, Lärmemissionen et cetera) haben die untersuchten Trassenführungen?*
- 5) *In welchen Bereichen ist aus welchen Gründen eine über- beziehungsweise unterirdische Trassenführung erforderlich?*
- 6) *Sind die für die Erweiterung der Linie U4 bis nach Wilhelmsburg und Harburg erforderlichen Flächen im Besitz der Freien und Hansestadt Hamburg?*

*Wenn nein, welche Flächen müssen für die Verlängerung der U4 erworben werden?*

Siehe Antworten zu 1. und zu 2.

- 7) *Ist eine Querung über die Norderelbe auf dem vorhandenen Brückenbauwerk realisierbar, oder wird der Neubau einer Brücke erforderlich?*

Eine Nutzung des vorhandenen Brückenbauwerks für eine spätere Elbquerung der U-Bahn wurde im Rahmen der derzeit laufenden Linienverlängerung bis an die Elbbrücken heran geprüft. Sie ist unter anderem aus baulichen Gründen (Belastbarkeit der Brücke) nicht möglich.

- 8) *Welche weiteren Brücken- beziehungsweise Tunnelbauwerke müssen für die Verlängerung der U4 nach Wilhelmsburg und Harburg neu errichtet beziehungsweise angepasst werden?*

Siehe Antworten zu 1. und zu 2.

- 9) *Inwieweit war die Finanzierung des Bundes für die bestehende Strecke der U4 abhängig von der zukünftigen Anbindung der beiden Stadtteile Wilhelmsburg und Harburg?*

Das Projekt „U4 HafenCity“ wurde vom Bund unabhängig von einer möglichen Weiterführung nach Wilhelmsburg/Harburg gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) anteilig gefördert. Der beim Bund gestellte Förderantrag für das Projekt „Verlängerung der U4 bis zu den Elbbrücken“ und die zugehörige Finanzierung sind ebenfalls unabhängig von einer möglichen weiteren Verlängerung der U4.

- 10) *Bis wann ist eine Verlängerung der Linie U4 bis nach Wilhelmsburg und Harburg zu realisieren und mit welchen Kosten ist voraussichtlich zu rechnen?*

Siehe Antworten zu 1. und zu 2.

- 11) *Wurde vom Senat bereits eine Kosten-Nutzen-Analyse für eine Verlängerung der U4 durchgeführt beziehungsweise in Auftrag gegeben?*

*Wenn ja, zu welchem Ergebnis ist die Kosten-Nutzen-Analyse gekommen?*

*Wenn nein, warum nicht und wann beabsichtigt der Senat eine solche Analyse durchzuführen?*

Es wurde von der zuständigen Behörde keine Kosten-Nutzen-Analyse für eine weitere Verlängerung der U4 durchgeführt beziehungsweise in Auftrag gegeben.

Im Übrigen siehe Antworten zu 1. und zu 2.