

Darüber hinaus ist die U5 nach Ansicht der Handelskammer Hamburg grundsätzlich sinnvoll und eine wichtige Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Netzes. Die Verknüpfung der U5 mit diversen weiteren U- und S-Bahnlinien ist wichtig und richtig, um die Resilienz des Gesamtnetzes zu stärken. Die gewählte Trasse mit der beschriebenen Lage der Haltestellen erscheint nach der Bewertung verkehrlicher, baulicher und betrieblicher Aspekte attraktiv. Allerdings ist auch herauszuheben, welche Herausforderungen der Bau der U5 im dicht bebauten und touristisch genutzten Innenstadtgebiet mit sich bringen wird. Mit dem Bau der U5 sind deutliche bauzeitliche Beeinträchtigungen für weite Teile der Hamburger Innenstadt verbunden. Die Realisierung der U5 erfordert daher eine maximale Abstimmung mit diversen weiteren Baumaßnahmen und Verkehrsplanungen, beispielsweise für den geplanten Verbindungsbahntlastungstunnel (VET). Hierfür sind sämtliche relevante Stakeholder frühzeitig und umfassend zu identifizieren, zu informieren und zu beteiligen.

Der Bau der U5 erfordert weiterhin ein eng abgestimmtes und leistungsfähiges Verkehrskonzept, um die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs, des Bahnhof Dammtor und der Innenstadt dauerhaft aufrecht zu erhalten und die bestehenden Verkehre auch während der langen Bauarbeiten vollumfänglich abwickeln zu können. Die diversen unterirdischen Kreuzungen der bestehenden U- und S-Bahn-Tunnel sollten nach Möglichkeit so erfolgen, dass eine bauzeitliche Unterbrechung des Zugverkehrs auf den übrigen ÖPNV-Linien vermieden wird. Sollte es zu temporären Sperrungen kommen, ist seitens der Vorhabenträgerin ein leistungsfähiger Ersatzverkehr zu organisieren. Insbesondere am Hamburger Hauptbahnhof, der mit über 500.000 Fahrgästen/Tag im Regional-, Fern- und Nahverkehr einer der am stärksten frequentierten Bahnhöfe ganz Europas ist, sind baubedingte Zugausfälle zu vermeiden. Weiterhin müssen die Zugänge zu sämtlichen Bahnsteigen auch während der Bauarbeiten leistungsfähig dimensioniert und dauerhaft für die Fahrgäste erreichbar sein. Dies gilt gleichermaßen auch für die Kreuzung der U5 mit dem Bahnhof Hamburg-Dammtor, welcher ein wichtiger Umsteigeknoten für den Schienenverkehr von und nach Schleswig-Holstein darstellt.

Der Bau der U5 sollte zudem in enger Synchronisation mit dem geplanten Verbindungsbahntlastungstunnel erfolgen. Der Bau der geplanten Haltestellen für die U5 und den VET am Stephansplatz/Bahnhof Dammtor sowie am Hauptbahnhof sollten nach Möglichkeit gebündelt errichtet werden oder im Falle einer zeitlich versetzten Realisierung bauliche Voraussetzungen für die jeweils andere Maßnahme berücksichtigen. Damit soll vermieden werden, dass nach Abschluss der einen Baumaßnahme erneute Bautätigkeiten für die andere Maßnahme fällig werden.

Bei den Planungen für die U5 ist positiv hervorzuheben, dass die bereits in den 1970er-Jahren errichteten Tunnelröhren am Hauptbahnhof-Nord mittelfristig für den Zugverkehr genutzt werden sollen. Die bestehenden Fahrstühle an der Haltestelle Hauptbahnhof-Nord, die für den Fahrgastwechsel der U2/U4 aktuell genutzt werden, müssen dann jedoch weichen – diese sollten versetzt und adäquat ersetzt werden. Der Bau zusätzlicher barrierefreier Zugänge zu den Bahnsteigen an der Haltestelle Hauptbahnhof-Nord ist wünschenswert, um das perspektivisch steigende Fahrgastaufkommen leistungsfähig abwickeln zu können. Nach Abschluss der Bauarbeiten sollte das Umfeld aller Haltestellen im Abschnitt 2 gesamtheitlich aufgewertet und städtebaulich ansprechend gestaltet werden. Die finale Benennung der Haltestellen sollte nach einem Wettbewerbsverfahren mit Votum der ansässigen Bürgerinnen und Bürger erfolgen, damit die Akzeptanz der U5 vor Ort deutlich gestärkt werden kann.

Seitens der Handelskammer wird die Tatsache kritisch betrachtet, dass im Zuge der U5-Realisierung kürzlich realisierte (z.B. Dag-Hammerskjöld-Platz; Pflanzen und Blumen, Esplanade), bzw. noch im Bau befindliche Neugestaltungsmaßnahmen (z.B. Sechslingspforte) im Stadtgebiet überplant werden und es zu (erneuten) Eingriffen in die neugestalteten Oberflächen kommen wird. Die Realisierung des Abschnitts 2 in weitgehend geschlossener Bauweise ist zu begrüßen, um die Auswirkungen der Bauarbeiten gegenüber einer Herstellung in offener Bauweise zu minimieren. Trotzdem ist mit massiven Verkehrsbehinderungen auf wichtigen Magistralen (Lange Reihe, Kirchenallee, Jungfernstieg, Esplanade/ Dammtordamm, Grindelallee) zu rechnen. Die Hamburger Hochbahn AG hat als Vorhabenträgerin

dafür zu sorgen, dass die Erreichbarkeit der ansässigen Unternehmen auch während der Bauarbeiten uneingeschränkt möglich ist und die Unternehmen in ihrer Geschäftstätigkeit so wenig wie möglich eingeschränkt werden. Hierfür müssen auch während der Bauphase ausreichend Parkplätze, sowie Stellplätze für Lade- und Lieferfahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. Weiterhin muss sichergestellt sein, dass die aktuell verkehrenden Buslinien 4, 5, 6, 17, 18, 19, 112 und 114 während der Bauarbeiten für die U5 leistungsfähige Umleitungsstrecken benutzen können und die Busanbindung dauerhaft aufrechterhalten bleibt.

Wir erwarten zudem, dass durch die Planung und Durchführung der Baumaßnahme die Einschränkungen für die Unternehmen und Anwohnenden entlang der Trasse, insbesondere im Bereich der geplanten Haltestellen und Notausgänge, die in offener Bauweise erstellt werden, so gering wie möglich gehalten werden und auch verkehrliche Einschränkungen minimiert werden. Die Anbindung an die Bestandshaltestelle Jungfernstieg in offener Bauweise wird zu einer offenen Baugrube in der Binnenalster führen. Dies wird zu großen Einschränkungen in der touristischen Nutzbarkeit der Binnenalster führen. Daher wird seitens der Handelskammer erwartet, die Einschränkungen und die Auswirkungen auf die Alsterschifffahrt bestmöglich zu minimieren und alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die Bauarbeiten ressourcenschonend und beschleunigt umzusetzen. Eine frühzeitige und umfassende Kommunikation mit allen betroffenen Unternehmen über die geplanten Auswirkungen des U-Bahn-Baus ist durchzuführen. Die Aufenthaltsqualität am Jungfernstieg muss mit Blick auf die hohe touristische Bedeutung auch während der Bauarbeiten sichergestellt sein. Aus Sicht der Handelskammer Hamburg muss bei den Baumaßnahmen zudem eine Beeinträchtigung von denkmalgeschützten Gebäuden vermieden werden.

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und der angestrebten Klimaneutralität des Wirtschaftsstandortes Hamburg begrüßt die Handelskammer Hamburg die Mobilitätswende und den massiven Ausbau des schienengebundenen ÖPNVs. Gleichzeitig erwartet die Handelskammer Hamburg, dass beim Bau der U5-Mitte Abschnitt 2 möglichst klima- und ressourcenschonende Bauverfahren zum Einsatz kommen. Die Vorhabenträgerin sollte in den Ausschreibungen der Bauleistungen möglichst klima- und ressourcenschonende Bauverfahren zur Auflage machen und die CO₂-Emissionen, die beim Bau der U5 durch Baustellenverkehre, Zementherstellung und Stahlproduktion anfallen, bestmöglich dokumentieren und ausgleichen. Die übrigen Rohstoffe sollten weitgehend recycelt, bzw. fachgerecht entsorgt werden. Die temporär zu versiegelnden Flächen für Baustraßen und Lagerplätze sind minimal zu halten und nach Abschluss der Arbeiten in ihren Ursprungszustand zurückzusetzen. Vor Beginn der Bauarbeiten sollte die Vorhabenträgerin ein schlüssiges Konzept für die nötigen Baustellenverkehre entwickeln, welches mit weiteren Stakeholdern abgestimmt und koordiniert wird und auch weitere Baumaßnahmen im innerstädtischen Raum berücksichtigt.

Dank seiner Verknüpfung mit dem bestehenden Schnellbahnnetz entfaltet der Streckenabschnitt 2 eine hohe verkehrliche Wirkung. Um auch weitere Stadtteile, die bisher nur unzureichend durch Schnellbahnen erschlossen sind, besser an das Schnellbahnnetz anzubinden, sollten die Planungen für die weiteren Abschnitte der U5 zügig vorangetrieben werden.

Mit freundlichen Grüßen

HANDELSKAMMER HAMBURG
Geschäftsbereich Nachhaltigkeit und Mobilität

