

In: Flensburger Tageblatt, 2. September 2004

Ab 2011 wird die neue U4 in die HafenCity fahren

Der Bau der neuen Hamburger U-Bahnlinie beginnt Anfang 2007 und wird voraussichtlich vier Jahre dauern. Von Frank Schlatermund

Hamburgs HafenCity kommt – und mit ihr die U4. Bevor die neue U-Bahnlinie aber ihren Betrieb aufnehmen kann, wird unter den Füßen der Bürger eine der modernsten Baustellen Europas in die Tiefe wachsen: Ab Anfang 2007 bohren sich die Maschinen durch das Erdreich der Innenstadt – vorbei am Rathaus in Richtung Süden, unter der Elbe, den Flutschutzanlagen und der historischen Speicherstadt hindurch bis ins Überseequartier der HafenCity. Bauzeit: voraussichtlich vier Jahre. Ab 2011 soll die U4 täglich bis zu 22.000 Personen auf der etwa 2,5 Kilometer langen Strecke befördern, die das neue Arbeits- und Wohnviertel im Hafen ans Stadtzentrum anbinden wird.

„Und das ist nur der erste Schritt“, sagt Thorsten Timmermann von der Hochbahn. „Zu einem späteren Zeitpunkt werden wir die U4 in einer zweiten Bauphase in nordöstlicher Richtung weiterführen, bis in die Stadtteile Barmbek-Nord, Steilshoop und Bramfeld.“ Dabei wird die Linie zum größten Teil die vorhandene Trasse der U2 mitnutzen und erst kurz vor der Station „Habichtstraße“ in Barmbek auf einen eigenen Gleisabschnitt ausscheren.

Die Baukosten für die unterirdische Streckenführung der U4 in die HafenCity liegen bei 255 Millionen Euro, rund 50 Millionen Euro mehr als eine oberirdische Trasse kosten würde. Dennoch sieht die Stadt in der Untergrundvariante die beste Lösung. „Wir müssen den Blick in die Zukunft richten“, sagt Helma Krstanoski von der Behörde für Stadtentwicklung. „Mit dem Tunnel möchten wir uns unter anderem die Option offen halten, die Linie U4 eines Tages bis nach Wilhelmsburg und Harburg auszubauen.“ Da hinter der HafenCity eine wegen des Schiffsverkehrs erforderliche Hochbrücke aus Kostengründen nicht infrage käme, müsste Hamburg bei einer oberirdischen U4 seinen Traum vom „Sprung über die Elbe“ vorerst begraben.

Schon jetzt versucht die Hochbahn, die nicht nur sämtliche U-Bahn-, sondern auch die meisten Buslinien der Stadt betreibt, Kritik und Anregungen bei der Bauplanung weitestgehend zu berücksichtigen. „Wir wollen Anlieger, Kunden, Passanten und Straßenverkehr so wenig wie möglich belasten“, sagt Andreas Ernst, stellvertretender Pressesprecher des Unternehmens. „Trotzdem werden wir Beeinträchtigungen nicht ganz vermeiden können, zum Beispiel wird die Station ‚Rathausmarkt‘ während der gesamten Bauzeit geschlossen sein.“

Die Arbeiten beginnen in der Mönckebergstraße und in der Großen Johannisstraße in moderner Deckelbauweise: Der jeweils ausgeschachtete Bauabschnitt wird mit einer Platte versiegelt, der Ausbau der Trasse findet darunter statt. Die Baustelle „wandert“, es ist immer nur ein kurzer Straßenteil für etwa zwei Monate betroffen. Und das auch jeweils nur auf einer Seite – die andere bleibt für Verkehr und Passanten frei zugänglich.

Da im Bereich Großer Burstah die nötige Tiefe erreicht ist, kann der Bau von dort aus unterirdisch im so genannten „Schildvortrieb-Verfahren“ erfolgen: Mit Tunnelbohrgerät arbeiten sich Spezialisten unter den Hafengebäuden hindurch, ähnlich wie beim Bau der Elbtunnelröhre. Eine Gefährdung der denkmalgeschützten Speicherstadt besteht nach Aussage von Andreas Ernst nicht: „Wir gehen auf eine Tiefe von rund 35 Meter – da kann nichts passieren.“ Die HafenCity ist der einzige Abschnitt, für den eine offene Bauweise vorgesehen ist. „Das bietet sich an, weil dort noch viele Flächen ungenutzt sind“, erklärt U-Bahn-Projektleiter Thorsten Timmermann.

Noch ist vom Projekt U4 in der Innenstadt nichts zu spüren. Nur in der Mönckebergstraße und in der Großen Johannisstraße schauten kürzlich Ingenieure in den Untergrund. An insgesamt 17 Stellen hatten sie vier Meter tiefe Schürfruben ausgehoben, um sich ein Bild von den Gebäudefundamenten und Versorgungsleitungen zu machen. Am Tage waren die Gruben mit einer Stahlplatte abgedeckt – die sechswöchigen Arbeiten fanden ausschließlich nachts statt, um den Geschäftsbetrieb nicht zu stören.

Sobald Mitte 2005 alle erforderlichen Voruntersuchungen abgeschlossen sind, läuft bis Ende 2006 das Planfeststellungsverfahren, in dem nochmals alle Fakten geprüft werden. „Ein Bauvorhaben dieser Größenordnung will gut vorbereitet sein“, sagt Helma Krstanoski. „Aber eines ist sicher: Die U4 wird kommen, das ist beschlossene Sache.“