

„Weitsichtige Entscheidung“

Eine U-Bahn für Lurup und Osdorf: Traum oder Wirklichkeit? (Teil 2)

In der Westwind-Ausgabe vom November 2013 hatte der Verfasser über einen kurzen S-Bahn-Anschluss der Siedlung Osdorfer Born durch eine Ausfädelung aus der Strecke zwischen den Haltestellen Stellingen und Eidelstedt geträumt. Inzwischen hat das wirkliche Geschehen diesen Traum platzen lassen.

Nun darf gehofft werden, dass der zweite Traum dafür in Erfüllung geht, weil nämlich – wie ursprünglich geplant – der Schnellbahnanschluss durch eine U-Bahn vorgesehen ist. Der Senat hat also endlich erkannt, dass Siedlungen wie Steilshoop und Osdorfer Born einen enormen Quell- und Zielverkehr ergeben,

und Osdorfer Born aufgezeigt werden. Es folgen drei Zitate:

„Bereits heute laufen die Vorarbeiten für eine weitere U-Bahnlinie 5. In den zwanziger Jahren werden wir mit dem Bau erster Abschnitte dieser neuen Linie beginnen. Sie wird dichtbesiedelte Stadtteile, wie den Osdorfer Born und Lurup, Bramfeld und Steilshoop ebenso wie die Arenen im Volkspark an die Innenstadt anbinden und stark genutzte Buslinien, wie die Metrobuslinie 5, entlasten... Der Ausbau der U-Bahn ist eine weitsichtige Entscheidung.“ (SPD-Wahlprogramm 2015)

„Der Senat wird den Ausbau des U-Bahn-Netzes schrittweise voran-

Born führen. Der Senat wird die Vorplanungen hierfür aufnehmen. Der Bau beginnt dann im nächsten Jahrzehnt. Der Senat setzt sich das Ziel, in spätestens 15 Jahren die wichtigsten Streckenabschnitte fertiggestellt zu haben. Um einen zügigen Ausbau zu gewährleisten, werden wir sowohl im Osten als auch im Westen der Stadt mit den Planungen und in der Folge mit den Bauarbeiten möglichst parallel beginnen.“ (Koalitionsvertrag 2015)

„Es ist gut, dass wir uns solch ein wichtiges Generationenprojekt zutrauen. Überall in der Welt wird in den boomenden Städten das Metronetz ausgebaut. Hamburg schließt auf



der nur durch Schnellbahnen abgewickelt werden kann. Der U-Bahn-Anschluss der Großsiedlung Mümmelmannsberg ist der beste Beweis dafür.

Da Wahlen eigentlich immer für neue Erkenntnisse gut sind, sollen hier die Aussagen im Zusammenhang mit der Bürgerschaftswahl vom 15.1.2015, bezogen auf eine neue U-Bahnlinie U5 zwischen Bramfeld

treiben. Neben den schon begonnenen S-Bahn-Maßnahmen werden die Planungen zum Bau der neuen U-Bahn-Linie 5 in enger Abstimmung mit Bürgerinnen und Bürgern geplant. Die neue U-Bahn-Linie 5 soll im Osten von Bramfeld über Steilshoop, über Sengelmannstraße und Borgweg in die Innenstadt und von dort über Lurup zum Osdorfer

zu den anderen fortschrittlichen Metropolen.“ (Regierungserklärung des Ersten Bürgermeisters Olaf Scholz am 6.5.2015).

Wichtig ist, dass nunmehr nicht allein die SPD, sondern auch die Grünen als Koalitionspartner mit im Boot sind und die Verantwortung für die Einhaltung von Versprechen tragen müssen.

Die Hamburger Hochbahn ist schon seit 2014 mit der Planung (Grobplanung, Feinplanung, Planfeststellungsverfahren mit Bürgerbeteiligung) beauftragt und beschäftigt. Eine Abbildung aus der Mitarbeiterzeitung „Hochbahn aktuell“ von April 2015 zeigt den aktuellen Stand mit der derzeitigen Vorzugsvariante der U5-Streckenführung:

Erläuterung der Abbildung auf S. 8: Als erster Bauabschnitt ist die Erschließung der Siedlung Steilshoop vorgesehen. Sie führt von Bramfeld über S-Bahn Rübenkamp zur U1-Haltestelle Sengelmannstraße, die bereits für die ursprünglich geplante U4 viergleisig ausgebaut ist. Es folgt eine kurze Abzweigung in die City Nord. Betrieblich hat das für die HHA den großen Vorteil, dass die bisherigen Züge über Wandsbek-Markt nach Ohlsdorf in Sengelmannstraße ausgefädelt und nach Bramfeld geführt werden können (siehe im Plan: U5.1). Das Ziel ist also, so schnell wie möglich eine Verbindung zum bestehenden Netz herzustellen. Dies allerdings bereitet auf der Westseite (U5.2) Schwierigkeiten, da hier die Entfernung wesentlich größer ist und zudem als neuer anzufahrender Fixpunkt der künftige Fernbahnhof Altona-Nord (Diebsteich) zu berücksichtigen ist.

Daher folgt die Streckenführung vom Osdorfer Born zunächst dem 1974 geplanten und bebauungsplanmäßig festgestellten Verlauf bis mindestens Von-Sauer-Straße oder Bornkampsweg, von dort aus wird der Fernbahnhof angesteuert und anschließend ist vorerst vor der Haltestelle Emilienstraße eine Einfädung in die U2 mit Ziel Berliner Tor geplant. In späteren Jahren wird aber die U5 über Osterstraße und Beiersdorf-Viertel zur Hoheluftbrücke geführt, um von dort bis Jungfernstieg zu fahren und damit die Buslinie M5 vom Studentenverkehr zu befreien. Die Arenen werden über eine Zweigstrecke in Lurup und dann auch nur bei Bedarf bedient.

Von der Ostseite her soll die Trassenführung von Sengelmannstraße bis Jungfernstieg der früheren U4-Planung über Winterhude und Uhlenhorst folgen. Gebaut werden soll überwiegend unterirdisch im Schildvortrieb mit den bewährten Bohrmaschinen von Herrenknecht aus Südbaden, die je nach Bodenbeschaffenheit 8-10 m (manchmal auch mehr) pro Tag ausbauen können. Solche Maschinen sind zur Zeit in Berlin, in Stuttgart und in Karlsruhe im Einsatz.

Abschließend ist anzumerken, dass hiermit der oft geäußert Wunsch

nach einem Seilbahn- oder Schwebebahnanschluss der Stadtrandsiedlung Osdorfer Born wohl gestorben ist. Und bitte nicht traurig sein, dass aus der U4 nun eine U5 geworden ist. Hauptsache ist doch, die U-Bahn kommt nun endlich.

Dieser Aufsatz dient vor allem dazu, allen Bürgerinnen und Bürgern des Osdorfer Borns eine Unterlage an die Hand zu geben, die erforderlichenfalls den Politikern immer wieder vor die Nase gehalten werden kann, denn: Versprochen ist versprochen!!

Harald Kempf

Starten: Bahn West!



Die Verkehrsinitiative Starten: Bahn West! (Borner Runde, Luruper Verkehrs-AG, Bürgerinitiative Volkspark und Arbeitskreis Verkehrsplanung Schenefeld) kommentiert die U5-Planungen wie folgt:

Etappenziel erreicht!?

Vor zwei Jahren galt im Hamburger SPD-Senat eine Schienenanbindung für Lurup/Osdorf als illusorisch. Nun haben SPD und GRÜNE in ihrem Koalitionsvertrag das System (U-Bahn) festgelegt. Damit haben die wichtigsten Anliegen von Starten: Bahn West! Einzug ins Regierungsprogramm gefunden. – Wir begrüßen das!

Ziel erreicht? Wohl noch lange nicht! Um sicherzustellen, dass das, was im Koalitionsvertrag steht, auch wirklich umgesetzt wird, werden wir weiter mit Nachdruck für den Bau der U-Bahn und dafür eintreten, dass der westliche Abschnitt mit gleicher Intensität geplant wird wie der offenbar im Verlauf schon feststehende östliche Abschnitt. Denn diese bittere Erfahrung hat die Region bereits 1974 gemacht, als die damals versprochene U4 nach Lurup in den Schubladen der Behörde verschwand und sozusagen in der Hafen-City wieder auftauchte.

Auf der Strecke in Hamburgs Westen gibt es z. B. bei DESY ein erhebliches Interesse am Schienenanschluss für ihre über 2.400 MitarbeiterInnen sowie jährlich rund 3.000 GastforscherInnen aus aller Welt. Ab 2017 wird auf dem zentralen Forschungsgelände in Schenefeld der Europäische Röntgenlaser XFEL den Betrieb aufnehmen. Das Potenzial der wachsenden Nachbarkommune muss daher auch in der engen räumlichen Verbindung mit Hamburg in der Streckenführung der U-Bahn eingeplant werden.

Verhandlungen, die jetzt im Rahmen der Metropolregion zwischen Hamburg und Schleswig-Holstein aufgenommen werden müssen, unterstützen Starten: Bahn West! Aber auch in der Zwischenzeit brauchen wir akzeptable Lösungen im ÖPNV. Das Angebot auf den Buslinien M2 und M3 muss deutlich verbessert werden in Kapazität und Zuverlässigkeit.