

# Osdorfer bleiben abgehängt

**U-BAHN-PLÄNE** Hochbahn will Bau der Linie U5 nur im Osten beginnen – trotz Kritik der Grünen. Als Folge müsste der Osdorfer Born weitere 20 Jahre auf den Anschluss warten

VON SVEN-MICHAEL VEIT

Von einem Konflikt will niemand sprechen in der rot-grünen Koalition – noch nicht. Die Pläne zum Bau einer U-Bahnlinie U5 vom Hamburger Osten in den Westen der Stadt dürften in Bälde zu handfesten Disputen zwischen der Wirtschafts- und Verkehrsbehörde, den Grünen und der Hamburger Hochbahn (HHA) führen. Denn in diesem Jahr sollen die grundsätzlichen Weichenstellungen für das auf zwei Jahrzehnte angelegte Projekt erfolgen. Die Richtungsentscheidung aber ist hinter den Kulissen umstritten: Knackpunkt ist die Erschließung der Großraumsiedlungen in Lurup und am Osdorfer Born, deren Anbindung 1974 vom damaligen SPD-Bürgermeister Hans-Ulrich Klose kurz vor Baubeginn gestoppt wurde.

Nach den internen Planungen der Hochbahn sollen diese Stadtteile als letzte ans U-Bahnnetz angeschlossen werden, von frühestens 2033 ist die Rede. Die mitregierenden Grünen indes drängen auf einen raschen Baubeginn am Osdorfer Born: „Wir müssen klären, wie wir das hinkriegen, auch im Westen mit dem Bau zu beginnen“, sagt der grüne Verkehrspolitiker Martin Bill unter Verweis auf den Koalitionsvertrag.

Dort heißt es, die Bauarbeiten sollten „sowohl im Osten als auch im Westen (...) möglichst parallel beginnen“. Die Hochbahn indes interessiert in erster Linie „die Machbarkeit und die Netzwirkung“, sagt deren Sprecher Christoph Kreienbaum. Die seien im Ostteil der Strecke und im Mittelstück höher.

Die U5 soll eine fast 30 Kilometer lange Ost-West-Verbindung zwischen Bramfeld und Osdorfer Born schaffen. Unstrittig ist der erste Bauab-



Seit 1974 wartet der Osdorfer Born auf eine U-Bahn: Vor 2033 wird keine kommen Foto: Daniel Bockwoldt/dpa

schnitt von Bramfeld und Steilshoop zur City Nord, dessen Planung der scheidende Hochbahn-Chef Günter Elste kurz vor Silvester vorstellte. Baubeginn soll in fünf, Fertigstellung in zehn Jahren sein. Dann soll die Strecke durch den Stadtpark, Uhlenhorst und St. Georg zum Hauptbahnhof folgen und weiter durch Eimsbüttel nordwärts. Ab Hoheluftchaussee oder Sienersplatz soll schließlich der dritte Abschnitt nach Westen zu den Arenen und zum Osdorfer Born die vermutlich mehr als drei Milliarden Euro teure Linie vollenden.

Das aber dauert vor allem den Grünen zu lange. „Einen zweiten Startpunkt im Westen“ wünscht sich deren Fraktionschef Anjes Tjarks. Reserviert äußert sich indes die Wirtschafts- und Verkehrsbehörde. Niemand könne verlangen, „dass wir im Osten so lange warten, bis wir im Westen die gleiche Planungstiefe haben“, sagt Behördensprecherin Susanne Meinecke. Aller-

## Pläne für die U5

■ **Eine fünfte U-Bahnlinie** ist die von Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) gewollte Alternative zur Stadtbahn.

■ **Für die oberirdische Stadtbahn** hatten Grüne und auch die CDU 2013 und 2014 Konzepte vorgestellt. Im Grundsatz sahen sie ein Netz aus mehreren Linien von knapp 100 Kilometer Länge vor, bei Kosten von etwa 2,7 Milliarden Euro.

■ **Das im April 2014 präsentierte Konzept** von Senat und Hamburger Hochbahn sieht den Bau einer U5 sowie die teilweise Erweiterung von U1 und U4 vor.

■ **Die Rahmenbedingungen:** 30 Kilometer Gleise, 25 Jahre Bauzeit und 3,5 Milliarden Euro Baukosten.

dings müsse man im Westen „nicht warten, bis wir von Osten her am Hauptbahnhof angekommen sind“. Das sei durchaus „parallel“.

Laut Kreienbaum könne die U-Bahn im Mittelteil vom Hauptbahnhof westlich der Alster nach Norden den Verkehr besonders entlasten. Die dort fahrenden Buslinien 5 und 6 müssten würden von sehr vielen Fahrgästen genutzt: „In zehn bis 15 Jahren kommt die Kapazitätserweiterung durch das Busbeschleunigungsprogramm an ihre Grenzen“, sagt Kreienbaum, „dann muss Ersatz her.“

Das Busprogramm für rund 250 Millionen Euro hatte sich Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) 2011 ausgedacht, um die von ihm ungeliebte Stadtbahn zu verhindern. Wenn dieses Strohfeuer erloschen ist, muss die U-Bahn rollen. Und Scholz darf als zweiter SPD-Bürgermeister den Osdorfer erklären, warum es im Westen noch weitere 20 Jahre lang nicht Neues geben wird.