



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

A/BVG/123.30-01

Drucksache 20-2498

Datum 23.06.2016

Beschluss

Schnellbahnanschluss für Lurup und Osdorf - Altonas Interessen dürfen nicht übersehen werden

Die Entwicklung einer weiteren U- oder S-Bahn Verbindung in den Hamburger Westen stellt eine entscheidende Voraussetzung für die Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in den kommenden Jahrzehnten dar und beeinflusst damit wesentlich das Mobilitätsverhalten in Altona.

Im rot-grünen Koalitionsvertrag wurden Vorplanungen für eine neue U-Bahnlinie U 5 in Richtung Lurup/Osdorf verabredet. Um eine Fertigstellung in etwa 15 Jahren zu ermöglichen, soll nach Festlegung der Trasse möglichst sowohl im Osten wie im Westen parallel daran gearbeitet werden. Mittlerweile liegen mehrere Planungsvarianten vor, für einen Teil davon ist nach Abschluss der Voruntersuchungen nun eine Machbarkeitsstudie vorgesehen.

Die Bezirksversammlung Altona hat in diversen Beschlüssen immer wieder die enorme Bedeutung eines Schnellbahnanschlusses von Lurup und Osdorf betont. Bei der Altonaer Bevölkerung werden die Entscheidungen zum Streckenverlauf und der voraussichtlichen Fertigstellung mit großer Aufmerksamkeit verfolgt. Die Anbindung von den Wohnquartieren Osdorfer Born mit ca. 25.000, Lurup mit ca. 35.000 Bewohnern sowie von DESY mit 4.000 Arbeitnehmern mit einer schnellen schienengebundenen Anbindung muss nun endlich erfolgen.

Große Bauvorhaben wie das Neubaugebiet an der Trabrennbahn mit ca. 10.000 Bewohnern, die zu entwickelnden Flächen am A 7-Deckel oder die Verlagerung des Fernbahnhofs nach Diebsteich werden vom weiteren Vorgehen ebenfalls unmittelbar betroffen sein. Für das wichtige Zukunftsvorhaben des neuen Fernbahnhofs sowie die Entwicklung umliegender Flächen spielt dabei die Anbindung im Schnellbahnnetz in Ost-West-Richtung eine entscheidende Rolle. Neben der Ausgestaltung des Bahnhofs entscheidet sich hier, ob der neue Bahnhof ein echter Verkehrsknotenpunkt für Hamburg oder nur ein Rangierbahnhof in der Peripherie wird.

Das Bezirksamt und die Bezirksamtsleiterin werden daher gemäß § 19 (2) BezVG aufgefordert, sich für die Umsetzung folgender Punkte einzusetzen und der Senat, die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation sowie die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen werden gemäß § 27 BezVG aufgefordert

- 1. bei der Machbarkeitsstudie zu U- bzw. S-Bahnausbau im Hamburger Westen in besonderer Weise Varianten zu berücksichtigen, welche neben der schnellen Anbindung von Lurup und Osdorf auch der städtebaulichen Entwicklung in anderen Altonaer Stadtteilen wie Bahrenfeld gerecht werden und zusätzlich den neuen Fernbahnhof am Diebsteich komfortabel erschließen. Die Varianten**
 - U 5 Süd (Ausfädelung bei Hoheluftbrücke über u.a. Osterstraße, Eimsbütteler Marktplatz, Diebsteich, Bornkampsweg, Regerstraße und Trabrennbahn nach Lurup und Osdorf) und**

- S 32 Süd (Diebsteich über Lutherkirche, Trabrennbahn und Stadionstraße ebenfalls nach Lurup und Osdorf) sind daher vertieft zu untersuchen.
 - Daneben ist auch die Kombinations-Variante S 32 Süd mit U 5 Nord kurz (über u.a. Siemersplatz, Hagenbecks Tierpark bis Stellingen) in die Betrachtungen mit einzubeziehen.
2. nach Entscheidung für die Trassenführung die weiteren Planungsschritte wie im Koalitionsvertrag verabredet sowohl von West- wie auch von Ost-richtung der neuen Trasse aus vorzunehmen und damit den Bewohner*innen Osdorfs und Lurups eine Perspektive für einen raschen Anschluss zu geben.
 3. bei der Studie zu untersuchen, wie sich eine schienengebundene Anbindung des Fernbahnhofs Diebsteich lediglich in bestehender Nord-Süd-Richtung, in zusätzlicher Verzweigung nach Westen (S 32 Süd) sowie als Verkehrsknoten auch in Ost-West-Richtung (U 5 Süd)
 - a. jeweils auf das Fahrgastaufkommen sowie die Auslastung des bestehenden Schienennetzes, hier insbesondere in Bezug auf den Hauptbahnhof, und
 - b. hinsichtlich der Bedeutung des künftigen Fernbahnhofs für die städtebauliche Entwicklung des Quartiers auswirken würde.
 4. im Rahmen der Studie eine detaillierte Analyse der Varianten im Hinblick auf ihre Bedeutung für neue Wohngebiete zu erarbeiten. Dabei sind für Gebiete wie an der Trabrennbahn, am A 7 Deckel oder an den Magistralen im Hamburger Westen die Auswirkungen auf das Hauptverkehrsstraßennetz darzustellen. Bei der Prognose der Verkehrsverlagerungen vom MIV auf den ÖV sind Neubewohner*innen gesondert aufzuzeigen.
 5. bei der Bewertung der Varianten bzw. der Variantenabschnitte die Kosten in direkten Bezug auf die Zahl der neu erschlossenen Einwohner*innen zu setzen, so dass sich ein r Überblick über die Kosten pro neu erschlossenem Fahrgast ergibt.