

Neue U-Bahn-Linie für Hamburg

Die Hamburger Hochbahn hat den endgültigen Streckenverlauf des ersten Teilstücks der geplanten U5 festgelegt. Baubeginn soll 2021 sein, die ersten Züge könnten 2026 rollen. Eine kleine Sensation: Die Züge sollen vollautomatisch gesteuert werden. Die Baukosten für den rund sieben Kilometer langen Abschnitt werden auf mindestens 600 Millionen Euro geschätzt.

Zwischen Bramfeld und City Nord

Die Hamburger Hochbahn hat im Dezember 2015 basierend auf den Ergebnissen einer Machbarkeitsstudie den endgültigen Streckenverlauf des ersten Teilstücks der geplanten U5-Linie festgelegt. Sechs Haltestellen werden zwischen Bramfeld und der City Nord liegen. Um die genaue Lage der Bahnhöfe zu prüfen und festzulegen geht die Hochbahn ab Juli 2016 in den Bürgerdialog und wird in den verschiedenen Stadtteilen des ersten Bauabschnittes Anregungen der Bewohner einholen. So sollen die bestmöglichen Plätze für die Haltestellen der neuen U5 gefunden werden.

Für den östlichen Endbahnhof der Trasse in Bramfeld gibt es derzeit drei Möglichkeiten. Von der Hochbahn favorisiert ist die Lage unter dem **Bramfelder Dorfplatz**. Alternative Standorte wären der **Bramfelder Marktplatz** oder unter dem **Bramfelder Chaussee**. Auch für die Haltestelle in Steilshoop gibt es mehrere Alternativen. Die bisherigen Planungen der Hochbahn sahen den Bahnhof beim Einkaufszentrum am **Schreyerring** vor. Dort soll jedoch Anfang 2017 die vier Millionen Euro teure Neugestaltung des Marktplatzes erfolgen, der für den Bau der U-Bahn-Haltestelle wieder aufgerissen und erneut hergerichtet werden müsste.

Die zweite Möglichkeit für den Bau des Bahnhofes befindet sich an der **Gründgenstraße**. Am dortigen Standort wären nahezu ebenso viele Einwohner an die neue U-Bahn angeschlossen, zudem wäre dort der Anschluss an die Buslinien leichter herzustellen. Vom Tisch ist die Variante, zwei Haltestellen in Steilshoop zu bauen, da sich der finanzielle Mehraufwand nicht rechnen würde.



Mehr Klarheit gibt es auf dem weiteren Weg der Trasse, die über die Straße **Hartzloh** und den **Rübenkamp** in Barmbek-Nord bis zur schon bestehenden U1-Haltestelle **Sengelmannstraße** führt. Die vorläufige Endstation soll der **New-York-Ring** in der City Nord sein. Fest steht auch, dass die neue Haltestelle am Rübenkamp mit dem bestehenden S-Bahnhof verbunden wird. Die Baukosten für den Teilabschnitt schätzt die Hochbahn auf mindestens 600 Millionen Euro.

Baubeginn 2021, geplante Fertigstellung 2026

Die Bauarbeiten für das erste Teilstück sollen 2021 beginnen. Bereits 2026 soll die U-Bahn dort den Betrieb aufnehmen. Der scheidende Hochbahn-Chef Günter Elste sieht darin eine große Herausforderung: "Dieser Zeitplan kann nur eingehalten werden, wenn alles optimal verläuft. Aber unsere Planer arbeiten auf Hochtouren."

Bis zum Osdorfer Born - die gesamte Strecke wird 28 km lang sein

Am Ende soll die neue U5 von Bramfeld im Osten über Steilshoop, die Innenstadt (Haltestellen Hauptbahnhof und Schnellbahnknoten Jungfernstieg) nach Lurup und von dort zum Osdorfer Born im Westen führen. Auch die Arenen im Volkspark sollen an die U5 angeschlossen werden. Die gesamte Strecke wird rund 28 Kilometer lang sein, komplett unter der Erde verlaufen und in Sto'zeiten im 90-Sekunden-Takt fahren. **Eine kleine Sensation ist die geplante vollautomatische Steuerung der U5.**

Für die Weiterführung nach Westen existieren derzeit noch zwei mögliche Varianten: Die U5 könnte bereits in Hoheluft nach Westen abzweigen oder erst vom Siemersplatz in Lokstedt.

Der Zeitplan für die nächsten Abschnitte:

- New-York-Ring – Innenstadt – Siemersplatz (2025 – 2033)
- Hoheluftbrücke/Siemersplatz – Osdorfer Born (2027 – 2033)

Größtes Bauvorhaben der nächsten Jahrzehnte

Die U5 ist für die nächsten Jahrzehnte das größte Bauvorhaben der Hansestadt. Insgesamt wird es mehrere Milliarden Euro verschlingen. Dafür wird die U5 die Innenstadt mit peripheren Stadtteilen und Quartieren verbinden, die bisher ausschließlich über Busse erschlossen sind. Insbesondere die Großwohnsiedlungen in Lurup, Osdorf und Steilshoop verfügen derzeit über keinen ausreichenden Anschluss an den ÖPNV. Gleiches gilt für die City Nord, wo Zehntausende Menschen arbeiten.

