

## **A N T R A G**

**der Abgeordneten Dirk Nockemann, Dr. Alexander Wolf, Krzysztof Walczak, Thomas Reich, Olga Petersen, Marco Schulz  
(AfD)**

### **Einzelplan 7.1**

#### **Betr.: Den ÖPNV entwickeln statt Grünflächen versiegeln**

Mit Stadtentwicklungsprojekten wie „Haferblöcken“, der „Gartenstadt Öjendorf“ oder „Oberbillwerder“ wurden und werden erhebliche und immer größere Anteile von in Hamburg verbliebenen Grünflächen versiegelt. Diese Baumaßnahmen stellen nicht nur eine erhebliche Belastung für das Stadtklima und das Image Hamburgs als „grünste Großstadt Europas“ dar, sondern drohen auch die lokalen Verkehrsnetze zu überlasten. Selbst im aktuellen Koalitionsprogramm steht daher zu lesen: „Unsere Quartiere der Zukunft verbinden Wohnen und Arbeiten, Freizeitgestaltung, Grün- und Erholungsräume für Mensch und Natur, Kultur sowie Hilfen und Unterstützungsangebote vor Ort. Damit das trotz der knapper werdenden Flächen gelingen kann, folgen wir dabei dem Grundsatz ‚Innenentwicklung vor Außenentwicklung‘ und vollziehen die Mobilitätswende.“ Allerdings werden auch bei einer weiteren Verdichtung des bereits versiegelten Stadtraumes, die im Koalitionsvertrag als „Innenentwicklung“ bezeichnet wird, die jetzt schon an ihrer Leistungsgrenze befindlichen Verkehrssysteme noch zusätzlich belastet. Ein gleichzeitiger Ausbau der bestehenden Verkehrsinfrastruktur, im Koalitionsvertrag „Mobilitätswende“ genannt, ist daher unabdingbar.

In besonderem Maße treffen diese Problematiken auf das Stadtteilbauprojekt „Oberbillwerder“ zu. Neben der Versiegelung großer landschaftlich geschützter Flächen bedeutete dieser Stadtteil aus der Retorte eine unverhältnismäßige Zusatzbelastung für die jetzt schon am Limit operierende S-Bahn Linie 21 sowie das umliegende Straßennetz. Zusätzlich würde allein die Bauvorbereitung für dieses Projekt aufgrund des denkbar ungeeigneten Baugrundes nicht nur unverhältnismäßig teuer, sondern auch zu erheblichen Belastungen von Natur und Anwohnern benachbarter Stadtteile führen. Projekte wie der Stadtteil Oberbillwerder stehen somit in diametralem Widerspruch zu den Grundsätzen einer umweltverträglichen Stadtentwicklung und einer sinnvollen Verkehrsentwicklung.

Eine Alternative zu derartigen Stadtteilneugründungen innerhalb des Hamburger Stadtgebietes ist ein verstärkter Ausbau des ÖPNV in die Hamburger Metropolregion. Hierdurch werden Möglichkeiten geschaffen, den eigenen Wohnort weiter entfernt von seinem Arbeitsplatz zu wählen, Verdichtungstendenzen werden so entzerrt und Grünflächen im Stadtgebiet können effektiv erhalten werden. In einigen Bereichen Hamburgs werden derartige Projekte bereits vorangetrieben, so etwa bei der S-Bahnlinie 4 und in Ansätzen bei der U-Bahnlinie 4. Derartige Verkehrsprojekte müssen im Sinne einer grünen Stadtentwicklung und im Sinne der von der Regierung propagierten „Mobilitätswende“ unbedingten Vorrang vor großflächigen Mammutprojekten auf der grünen Wiese haben.

Mehrere mögliche Ausbauschwerpunkte des Hamburger ÖPNV sind hinlänglich bekannt. Schon seit Jahrzehnten wird zur besseren Anbindung des Hamburger Südens über den sogenannten Sprung über die Elbe debattiert und im Zuge des U-4 Baues nun tatsächlich in

greifbare Nähe gerückt und auch eine zusätzliche Elbtunnelröhre für die S-Bahn wurde in diesem Kontext bereits vorgeschlagen. Auch im Hamburger Osten stellt die U-4 ein deutlich größeres Anschlusspotential bereit, als die bisherigen Planungen nahelegen. Indem man diese nämlich etwa bis zur nächsten Autobahnanschlussstelle oder sogar entlang der A24 in Richtung Schwarzenbek weiterführte, böten sich hervorragende Umstiegsmöglichkeiten für den P+R Bereich. Auch die U2 bietet ein erhebliches Erschließungspotential in Richtung Osten, wenn etwa eine weitere Bahnverbindung nach Bergedorf oder über Hamburgs Stadtgrenze hinaus nach Glinde und Reinbek geschaffen würde. Beide Varianten brächten darüber hinaus die seit langem geforderte Entlastung für die S2/S21.

Vor dem Hintergrund, dass bereits im nächsten Jahr erste Bauvorbereitungsmaßnahmen im Bereich Oberbillwerder durchgeführt werden sollen, ist nunmehr der letztmögliche Zeitpunkt, um einer erheblichen Grünflächenversiegelung und den damit einhergehenden Kosten zu entgehen. Die für den Bau des Stadtteiles Oberbillwerder vorgesehenen Mittel sollten umgehend in Projekte entsprechend der oben Skizzierten umgeleitet werden.

**Die Bürgerschaft möge daher beschließen:  
Der Senat wird ersucht,**

1. Von den Bauvorbereitungen des Stadtteiles Oberbillwerder Abstand zu nehmen und stattdessen, entsprechend dem aktuellen Koalitionsvertrag, einen verstärkten Ausbau des schienengebundenen ÖPNV ins Hamburger Umland zu betreiben;
2. Die Planung zu einer Osterweiterung der Bahnlinien U2 und U4 sowie einem Sprung über die Elbe mit den Linien U4 und S1/S11 in Auftrag zu geben;
3. Für die Planungen der genannten Streckenabschnitte 10 Millionen Euro im Einzelplan 7.1, Aufgabenbereich 301, bereitzustellen und diese aus dem Einzelplan 6.2, Sondervermögen „Naturschutz und Landschaftspflege“ (§ 106 Abs.2 LHO) zu übertragen, welches für Ausgleichsmaßnahmen aufgrund des geplanten Stadtteilbaus „Oberbillwerder“ vorgesehen war.