

# Starten: Bahn West!



**Ansprechpartner:** Jürgen Beeck (V.i.S.d.P.)  
c/o Stadtteilhaus Lurup, Böverstland 38, 22547 Hamburg  
Tel: 040-88128637 • E-Mail: [Starten1bahnwest@web.de](mailto:Starten1bahnwest@web.de) • [www.Starten-Bahn-West.de](http://www.Starten-Bahn-West.de)

27.01.2020

## Jetzt kommt die S 32 ...

### Pressegespräch

**Montag, den 27.01.2020 um 17:00 Uhr**

**Clubhaus SV - Lurup**

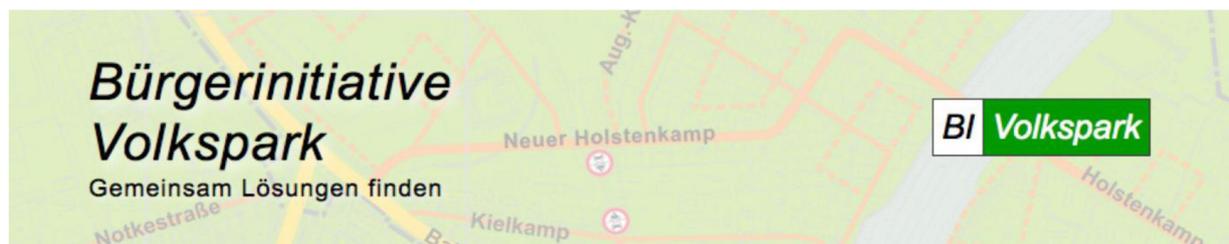
**Flurstraße 7, 22549 Hamburg**

---

### Starten: BahnWest! - Die Verkehrsinitiative von

- **Borner Runde**  
im Bürgerhaus Bornheide 76 in Hamburg-Osdorf  
Infos: [www.osdorfer-born.de](http://www.osdorfer-born.de)
- **Luruper Verkehrs-AG**  
im Stadtteilhaus Böverstland 38 in Hamburg-Lurup  
Infos: [www.unser-lurup.de](http://www.unser-lurup.de)
- **Bürgerinitiative Volkspark**  
Infos: [www.buergerinitiative-volkspark.de](http://www.buergerinitiative-volkspark.de)
- **Arbeitskreis Verkehrsplanung Schenefeld (AKV)**  
Infos: [www.akv-schenefeld.de](http://www.akv-schenefeld.de)





## **Rahmenplan Bahrenfeld-Nord**

Im Zuge der Überdeckung der Autobahn A7 soll südlich des Volksparks auf dem heutigen Gelände der Trabrennbahn und den östlich angrenzenden Kleingärten ein Wohngebiet mit etwa 2.200 Wohnungen entstehen. (S.5, Abb 2-2)

Der Holstenkamp soll bis zur Notkestraße (Ebertplatz) durchgezogen werden. Das Profil dieser Straße beträgt 28 m (S.45, Abb 5-3)\*). Es wird mit 13.000 bis 17.000 Kfz gerechnet (davon bis zu 74 % Fremdverkehr = 9.600 - 12.600 Kfz) (S.34, 4-5). Die ÖV-Versorgung soll mit Buslinien (M2; M3; 286; 288) durchgeführt werden (S.16, Abb 3-7).

## **Belastung für Volkspark und Naherholungsgebiet**

In Bahrenfeld wird schon heute der EU-Grenzwert für NO<sub>2</sub> überschritten. Das Verwaltungsgericht hat die Stadt Hamburg 2014 zu Luftreinhaltemaßnahmen verurteilt.

Der Volkspark würde umgeben sein von der angrenzenden nicht überdeckelten Autobahn A7 im Osten und dem „Neuen Holstenkamp“ im Süden, der das Wohn- und Naherholungsgebiet zusätzlichen Lärm- und Abgas-Emissionen aussetzt.

Außerdem führt die geplante Straße durch ein Landschaftsschutzgebiet.

## **Entlastungsstraße durch Wohngebiet!?!**

BI Volkspark fordert deshalb, den Holstenkamp nicht zu verlängern. Der Deckel darf nur vom Nicht-MIV und vielleicht, so lange es keine Schienenanbindung gibt, vom ÖPNV überquert werden.

In einem Gutachten, das die BWVI in Auftrag gegeben hatte, sollte der Verkehr mit Durchbindung des MIV Holstenkamp bis zur Notkestraße (Variante A; S.44, Abb 5-2) und ohne (Variante B; S.54, Abb 5-10) untersucht werden.

Die Verkehrsuntersuchung Bahrenfeld-Nord empfiehlt die Durchbindung des Holstenkamp als Bypass für die Straßenachse Luruper Chaussee – Bahrenfelder Ch. – Stresemannstraße. Denn diese könne den zusätzlichen Verkehr aus dem Wohngebiet nicht aufnehmen, so die anfängliche Erklärung. Der Untersuchung kann weiter entnommen werden, dass aus mehreren Neubauprojekten entlang dieser Magistrale bis zu 36.600 zusätzliche Kfz auf der Straße sein werden (S.30, Tab 4-1). Weil der Ausbau an einigen Punkten im „vorhandenen Straßenraum nicht realisierbar“ sei (Bsp.: Bahrenfelder Ch./Stresemannstr.) empfiehlt der Gutachter die Netzvariante A (S.102ff).

## **ÖPNV bleibt auf der Strecke**

Dem ehrgeizigen Straßenbauprojekt (mit siebenstreifigen Straßenkreuzungen!) steht ein ideenloses ÖPNV-Angebot gegenüber. Vorhandene Buslinien sollen verlängert werden (286; 288; S.64, Abb 6-2), jedoch nach Osten bis maximal S-Bahn Diebsteich. Ob das Busbeschleunigungsprogramm die bereits erfahrbaren Kapazitätsgrenzen der Linien M2 und M3 nachhaltig beseitigen kann, darf bezweifelt werden. Volle und verspätete Busse bleiben an der Tagesordnung.

Die – naheliegende - Empfehlung an den Auftraggeber, anstelle einer Straße den Bau eines Schienenverkehrsmittels in Erwägung zu ziehen, bleibt aus. „Veränderungen der ÖV-Anteile durch ein Schnellbahnangebot sind im Rahmengenbiet nur in geringem Umfang zu erwarten“ heißt es an anderer Stelle der Untersuchung.

Übrigens: Die vielbefahrene Fahrradstrecke zwischen Kielkamp und Eimsbütteler Markt wird auf unattraktive Restflächen auf der gesamten Länge des Holstenkamps verwiesen und enthält einige Hindernisse (S.75, Abb 7-3).

## **Science City HH Bahrenfeld**

2019 stellt die FHH das Konzept Science City HH Bahrenfeld vor. Demnach soll DESY ausgebaut, die MIN-Fachbereiche der Uni HH weitgehend nach Bahrenfeld verlagert werden. Mehrere tausend Beschäftigte und Studierende werden zur Arbeit pendeln. Das Wohngebiet (s.o.) noch dichter bebaut werden.

Im Sommer 2019 beschloss der Senat, eine S-Bahn von der Holstenstraße über Bahrenfeld nach Lurup zu bauen. Fertigstellung frühestens 2035. Wie der Verkehr bis dahin abgewickelt werden soll, ist bislang unklar.

Jürgen Beeck

Hamburg, 26.01.2020

Quellen:

\*) Verkehrsuntersuchung Bahrenfeld-Nord vom Juni 2014

---

### **Bahrenfelder Appell**

#### ***Science City Bahrenfeld nur mit Schnellbahnanschluss!***

Am 22.01.2019 stellten der Hamburger Senat, die Universität Hamburg und DESY die Pläne für das neue Quartier Science City Bahrenfeld vor. Die Kette von der Grundlagenforschung bis zum Technologietransfer wird dort ebenso zu finden sein, wie ein Quartier für attraktives Wohnen und Erholen.

Ob es einen U- oder S-Bahnhof geben wird, ist noch unklar. Derzeit werden in einer Machbarkeitsuntersuchung für die „U5 West“ nach Lurup zwei Varianten untersucht, von denen jedoch nur eine, die S32 Süd, das Plangebiet anschließen würde.

Ein Schnellbahnanschluss ist aber unverzichtbar, weil das Straßennetz im Raum Bahrenfeld bereits seit Jahren überlastet ist, Staus gehören zum Alltag. Die oft überfüllten Busse haben zu oft erhebliche Verspätungen. Mit dem Bau neuer Hauptstraßen (z.B. Durchbindung des Holstenkamp zum Ebertplatz) wird das Problem nicht zu lösen sein.

Es ist eine Binsenweisheit, dass in einer modernen Metropole die Verbindung zwischen Zentren in erster Linie mit Schnellbahnen gewährleistet werden müssen, weil sie wenig Platz brauchen und umweltfreundlich sind. Es darf nicht noch einmal passieren, dass für ein Großprojekt eine U-Bahn versprochen, aber dann nicht gebaut wird. So wartet der Osdorfer Born seit 45 Jahren auf eine Schienenanbindung.

Ein direkter, möglichst schnell zu realisierender Schnellbahnanschluss muss Bedingung für die Entwicklung des Wissenschaftsstandortes in Bahrenfeld sein!

Hamburg, den 04.03.2019

Unterzeichner aus Bahrenfeld  
Bürgerinitiative Volkspark e.V.  
Bürgerverein Bahrenfeld von 1879 e.V.  
Schule Kielkamp  
Heimstättenvereinigung Steenkamp e.V.

Bahrenfelder Turnverein von 1896 e.V.  
STS Bahrenfeld  
Luthergemeinde Bahrenfeld

Unterstützer aus den Nachbarorten  
Starten: BahnWest!  
Arbeitskreis Verkehrsplanung Schenefeld

Borner Runde  
Luruper Forum



## **Lurup und seine speziellen Probleme beim Nahverkehr**

**Die Fakten:** Größter Stadtteil im Bezirk  
36.695 Einwohner  
6,3 qkm Fläche  
Mehr als 5.800 Einwohner je qkm

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein Anstalt des öfftl. Rechts 2018.

### **Lurup ist der größte Stadtteil im Bezirk Altona:**

Die Luruper Hauptstrasse und die Luruper Chaussee sind im Bezirk als Magistrale für Wohnungsbaunachverdichtung vorgesehen. Kleinteilige Bebauung soll in den nächsten Jahren durch fünfstöckige Mehrfamilienhäuser ersetzt werden..

Schon jetzt entstanden **ca. 2.000 neue Wohnungen** in Lurup, besonders entlang der Luruper Hauptstraße und im Jan-Külper-Weg, davon 175 Wohneinheiten auf dem ehemaligen Hermes-Gelände und 150 am Vorhornweg. Zusätzlich entstand ein Ärztezentrum und das Lurup Center am Eckhoffplatz. In Entstehung sind die Luruper Höfe und ein weiterer Mehrfamilienhausbau bei der Feuerwache. Zur Zeit wird die Stadtteilschule Lurup auf eine Kapazität von ca. 1.000 SchülerInnen vergrößert und eine neue und größere Sportanlage des SV Lurup ist entstanden. Zusätzlich entsteht ein Technologiepark am Vorhornweg.

**Behinderten- und Senioreneinrichtungen** (z. B. Alsterdorf-West, TABEA, Fama) verschärfen die Situation im Bereich der Linie M2, die nicht nur von vielen jungen Familien mit Kinderwagen, sondern eben auch von Senioren und Behinderten mit Rollatoren und Rollstühlen genutzt wird. Die Linie M3 verkehrt z.Zt. nur zu den Hauptverkehrszeiten.

Die letzte offizielle Zählung des HVV fand in der ersten Hälfte des Jahres 2010 statt, also lange vor dem forcierten Wohnungsbau.

Um den ohnehin starken **Pendlerverkehr**, der über die LSE und Schenefeld durch die Luruper Hauptstraße in Richtung Innenstadt flutet, nicht zusätzlich zu verstärken, schlug die Luruper Verkehrs AG für den Wohnbereich auf dem ehemaligen Hermes-Gelände einen autofreien bzw. autoarmen Wohnbereich vor. Dies wurde vom Bezirk abgelehnt, weil Lurup auf mittelfristige Sicht über keinen Schnellbahnanschluss verfügen würde. Andererseits wird aber von Stadt und HVV behauptet: "Lurup ist gut angebunden."

### **Hauptlastträger beim Nahverkehr: Metrobuslinien 2, 3 (zeitweise), 21, 22 und Stadtbus 186**

Die seit 2008 nicht mehr vorhandene direkte Innenstadtverbindung ist seit dem Winterfahrplan 2019/2020, allerdings nur zu den Hauptverkehrszeiten, wieder mit der Linie M3 hergestellt. Eine zeitlich durchgehende Verbindung besteht erst im Bereich Bahrenfeld ab Stadionstraße. Auf der Luruper Hauptstraße ist ein durchgehender Busbetrieb nur durch die Linie M2 gegeben.

**Metrobuslinie 22:** Diese Linie verfügt immer noch nicht über einen durchgängigen 10-Min.-Takt bis in die späten Abendstunden, wie er für Metrobusse üblich ist. Für Lurup und den

Hamburger Westen ist der M22 aber zur Erreichung der Arenen unabdingbar. Besonders in der O2 World finden fast täglich große Veranstaltungen mit Tausenden von Besuchern statt. Ab ca. 21:00 h verkehrt die Linie in Richtung Westen nur alle 20 Min. bis Blankenese. Die anderen Fahrten enden im Kressenweg. Ab ca. 22:00 h fährt die Linie von der Haltestelle Hellgrundweg (Arenen) grundsätzlich nur im 20 Min. Takt. Der Shuttlebus-Service des HVV bietet keine Alternative, weil man mindesten zweimal umsteigen und auf die S-Bahn warten muss, also ca. 30 Minuten länger unterwegs ist. Obwohl die Takte insgesamt wegen „starker Nachfrage“ ausgedehnt wurden, ist die Situation zu den Veranstaltungen weiterhin prekär.

Wenn der Technologiepark entstanden ist, wird die Linie werktags ein zusätzliches Fahrgastaufkommen zu bewältigen haben. Wegen der großen Nachfrage zu den Veranstaltungen ist eine durchgehende Taktverdichtung bis S-Blankenese dringend erforderlich.

**M21:** Bei der Linie konnten in der Vergangenheit Verbesserungen erreicht werden. So verkehren hier inzwischen ausschließlich Gelenkbusse und es werden zusätzliche Fahrten zwischen Immenbusch und S-Elbgaustraße angeboten. Trotzdem zählt die M21 zu den meistfrequentierten Buslinien. Um dem insgesamt steigenden Fahrgastaufkommen gerecht zu werden, sollte auch hier über weitere Taktverdichtungen nachgedacht werden.

**Geringe bzw. keine Bedeutung** haben: Schnellbus 37 (nur eine Haltestelle auf Luruper Gebiet) und Stadtbuslinie 392 (ehem. Schnellbus 39). Letztere fährt nur im 30 Min. Takt für die Schnellbuslinie, die noch im 20 Min. Takt verkehrte.

**Stadtbusse 284 und 384** : Erfreulicherweise verkehrt die Linie 284 jetzt ab S-Elbgaustraße weiter über die Luruper Hauptstraße bis AK Altona, wenn auch nur im 20 Min. Takt. Dafür verkehrt die Linie 384 ab S-Elbgaustraße auf dem alten Linienweg der 284, auch dies im 20 Min. Takt. Für die Linie 284 könnte man sich in Zukunft auch eine Taktverdichtung vorstellen.

## Resümee

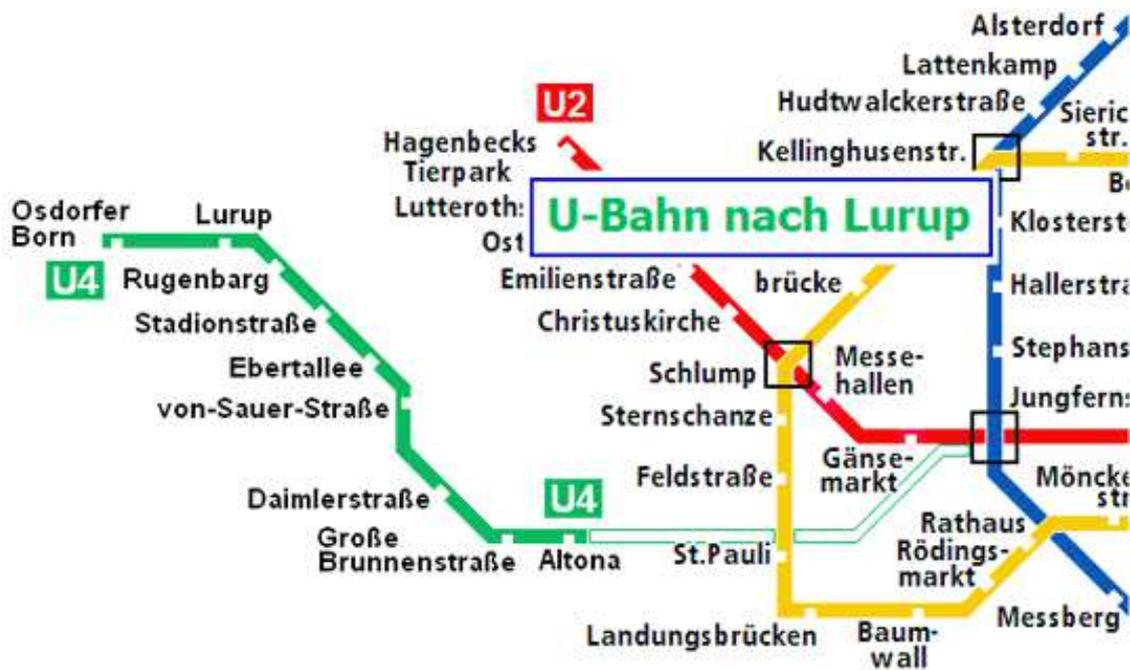
Wir brauchen dringend und schnell eine **Schiienenanbindung** und nicht erst nach weiteren Jahrzehnten.

Bis dahin muss das Bussystem in Lurup dem Fahrgastaufkommen weiter angepasst und zukunftsfähig gemacht werden. Dies können größere Fahrzeuge bei gleicher Taktung oder kürzere Takte sein. Dringend erforderlich ist eine eigene Busspur vom Schenefelder Platz bis zur Feldstraße, um einen schnellen, pünktlichen und zuverlässigen Busverkehr bis zur Fertigstellung des Schnellbahnanschlusses zu erreichen. Auf der gesamten Strecke würden die Linien M2, M3, M21, 284, X3, 180 und M17 dadurch optimiert werden. Im Stadtteil Lurup würden die ersten vier genannten Linien profitieren. Immerhin muss der Zuzug von einigen Tausend neuen Bewohnern kompensiert werden. Da viele Einwohner Lurups am unteren Ende der sozialen Kette angesiedelt sind, ist für sie der ÖPNV eine unverzichtbare Alternative für Mobilität – ganz abgesehen von den zunehmend verstopften Hauptstraßen, die mehr und mehr zu Schleichverkehren durch Wohngebiete führen. Bis zu 51.000 Einpendler aus dem westlichen Umkreis begeben sich tgl. auf den Weg zur Arbeit nach Hamburg. Um die Straßen in Lurup zu entlasten, muss ihnen ein attraktives ÖPNV-Angebot gemacht werden.

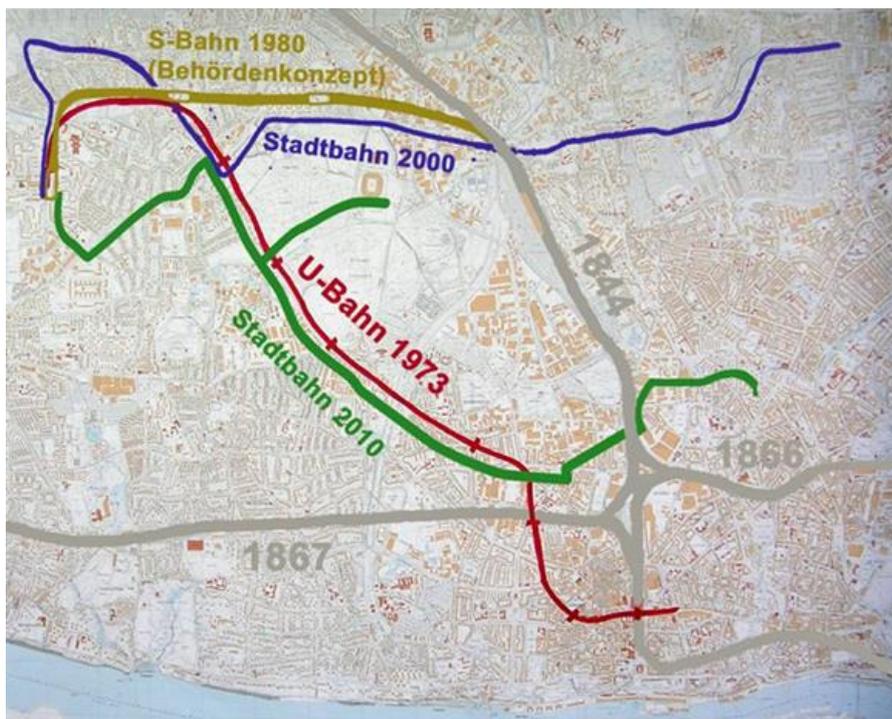
Luruper Verkehrs AG

Udo Schult  
(Sprecher)

Hamburg, 23.01.2020

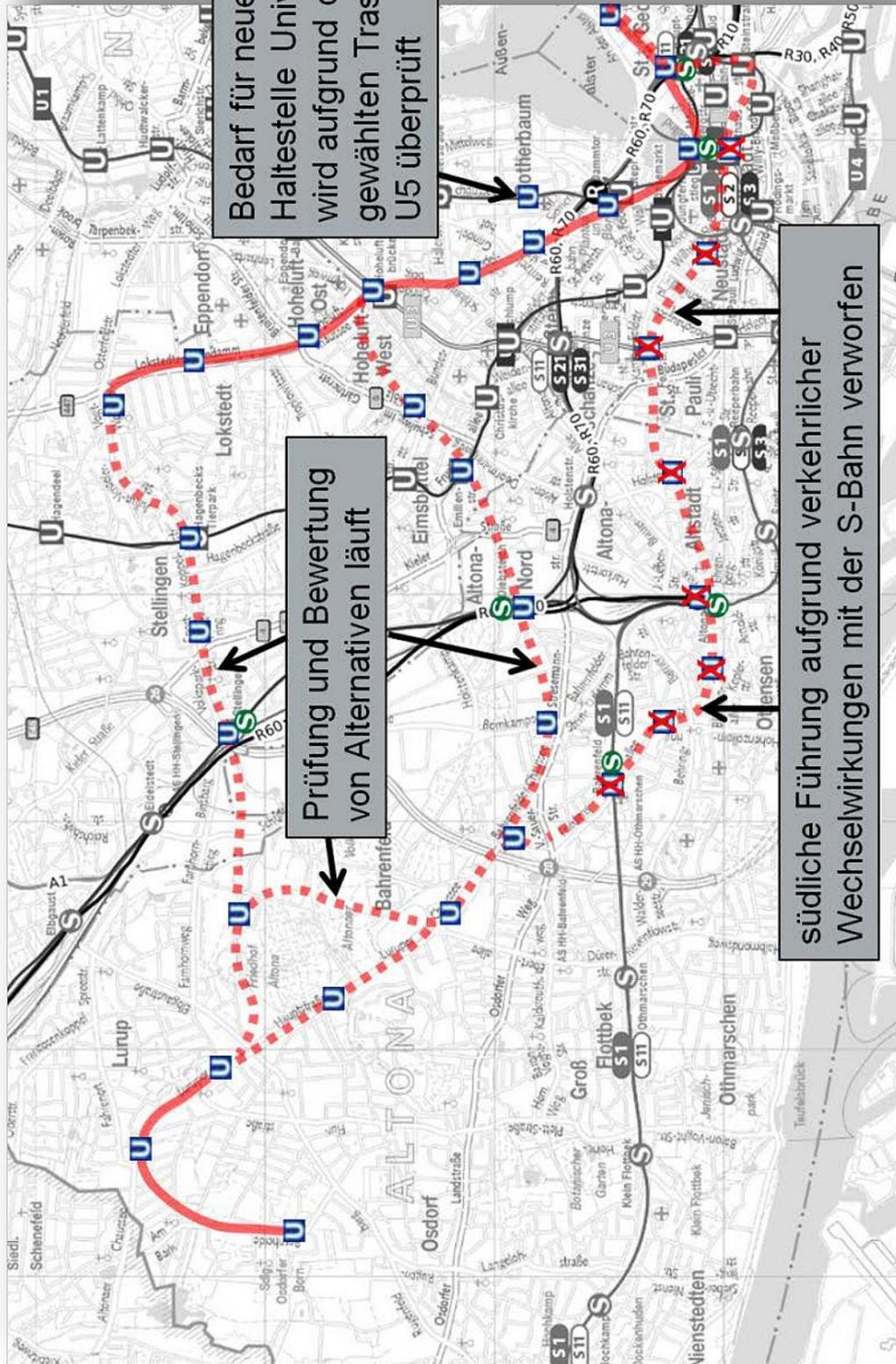


U-Bahn 1973

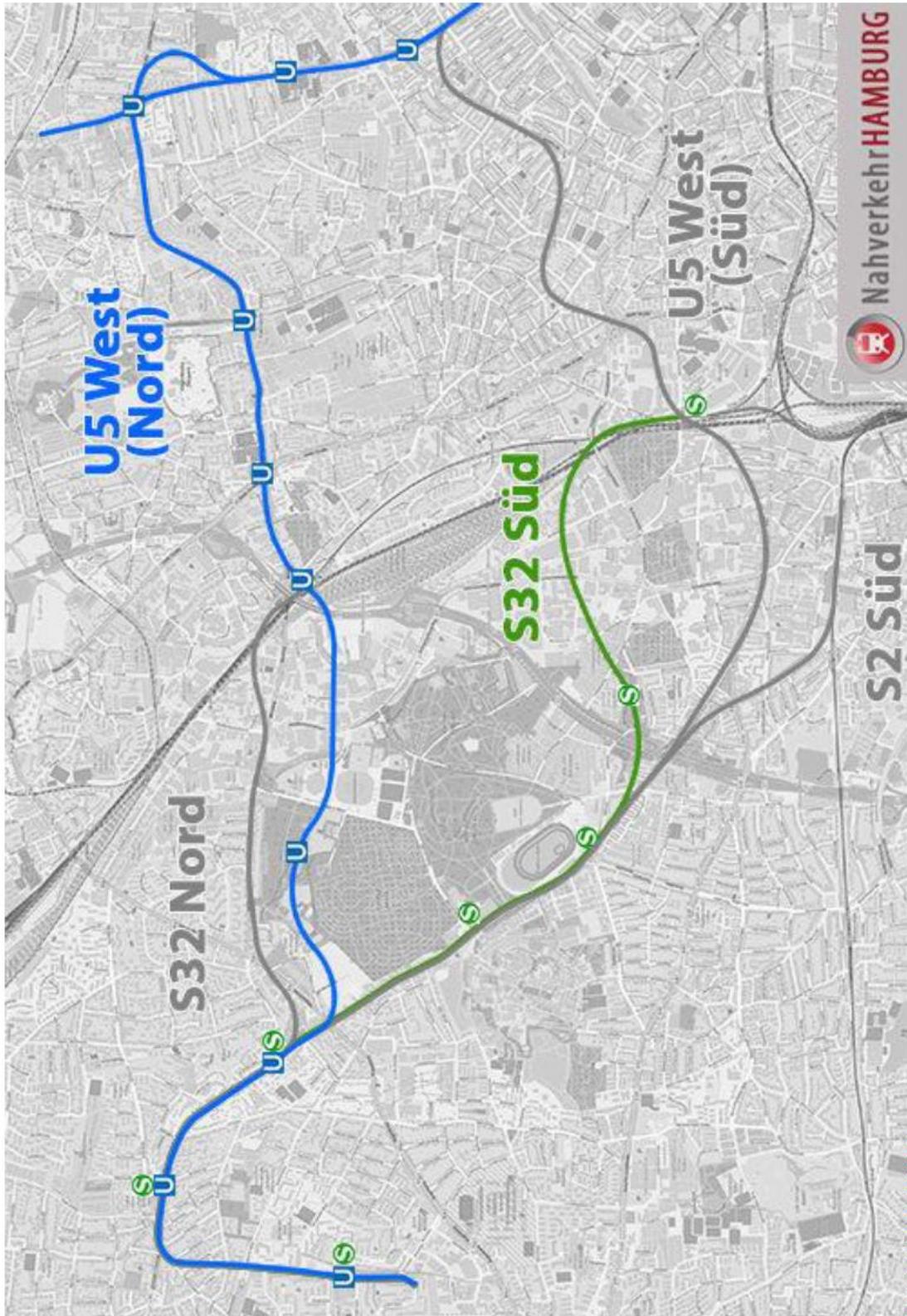


Übersicht verschiedener Planungen für Schnellbahnen zum Osdorfer Born:

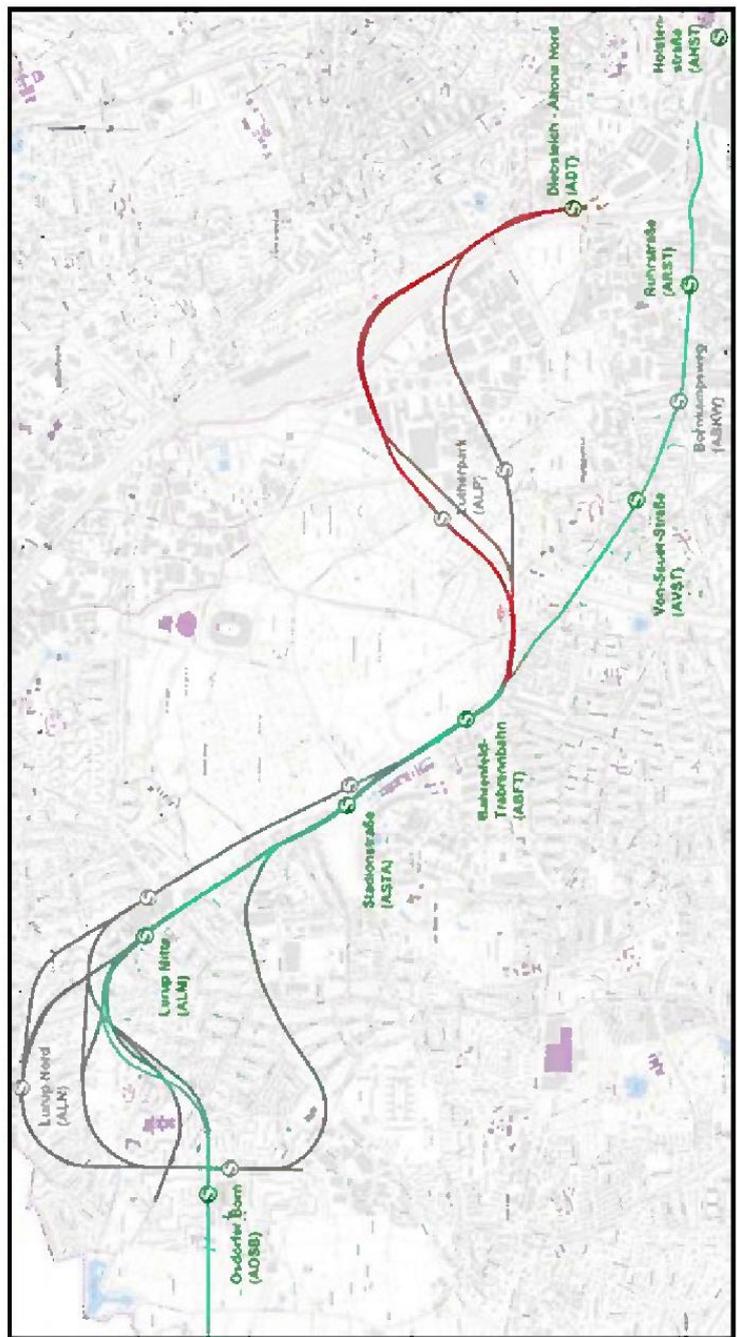
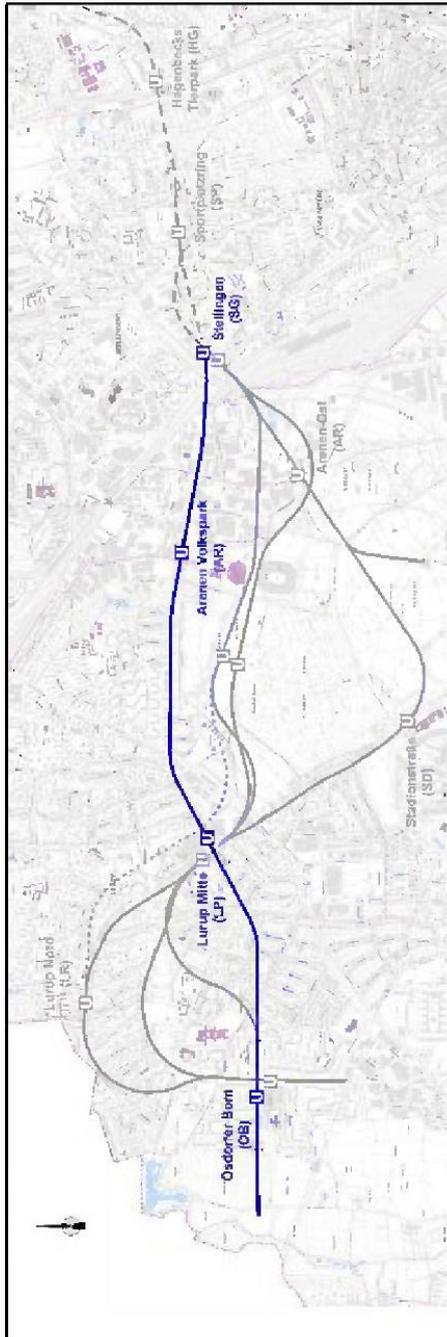
- U4 über Altona Planung eingestellt: 1974 nach Bürgerschaftswahl
- S-Bahn (Behördenkonzept)
- Stadtbahn über Stellingen Planung eingestellt :2001 nach Regierungswechsel
- Stadtbahn (Verlauf über Emilienstraße und Diebsteich) Planung eingestellt :2010 nach Koalitionsbruch
- S32 Verlauf über Bahrenfeld Planung eingestellt 2010 nach Regierungswechsel?



BWVI Dez. 2015: Projektierung U5 westliche Streckenführungen



Die beiden farbigen Strecken wurden auf Machbarkeit untersucht (in grau weitere nicht untersuchte Varianten). ahverkehr Hamburg



Ergebnis Machbarkeitsuntersuchung (2019):

Oben: Abb. 61: Empfehlungstrasse U-Bahn (U5)

Unten: Abb. 62: Linienplan Empfehlungstrassen S-Bahn (S32)

Erweiterung des Schnellbahnnetzes im Hamburger Westen U5/S32 Machbarkeitsuntersuchung  
 Unter Mitwirkung von: Ingenieurgemeinschaft U5 Nord/S32 Süd SWECO & KREBS+KIEFER  
 KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH • Sweco GmbH Ingenieurgemeinschaft US Nord / S32 Süd  
 Moorfuhrweg 15 | 22301 Hamburg

Aus Bürgerschaft und Bezirksversammlung Altona

### **Feststellung des Senats über das Zustandekommen der Volksinitiative „Gegen den Bau einer Stadtbahn“ Drs 20/461 vom 10.05.2011:**

Am 14. April 2011 hat die Volksinitiative „GEGEN DEN BAU EINER STADTBAHN“ beim Senat gemäß § 4 Absatz 3 des Hamburgischen Gesetzes über Volksinitiative, Volksbegehren und Volksentscheid (VAbstG) die Unterschriftenlisten mit einer von der Initiative mitgeteilten Gesamtzahl von ca. 15.000 Unterschriften zur Unterstützung der Volksinitiative eingereicht.

Gegenstand ist die Aufforderung an Senat und Bürgerschaft, den Bau einer Stadtbahn zu unterlassen.

Gemäß § 5 Absatz 2 VAbstG hat der Senat binnen eines Monats nach Einreichung der Unterschriftenlisten festzustellen,

ob die Volksinitiative von 10.000 zur Bürgerschaft Wahlberechtigten unterstützt worden und damit zustande gekommen ist.

Die Prüfung der eingereichten Unterschriften durch die zuständigen Bezirksämter hat ergeben, dass für die Volksinitiative mehr als 10.000 Unterschriften von zur Bürgerschaft Wahlberechtigten vorliegen.

Damit ist die Volksinitiative zustande gekommen.

Die Feststellung des Senats wird der Bürgerschaft gemäß § 5 Absatz 3 VAbstG mitgeteilt.

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft möge Kenntnis nehmen.

### **Bezirksversammlung Altona vom 28.03.2019 zum Schnellbahnanschluss der Science City Bahrenfeld**

a) **Aus dem Antrag DIE LINKE (Drucksache - 20-5707):**

Am 22.01.2019 stellten der Hamburger Senat, die Universität Hamburg und DESY die Pläne für das neue Quartier Science City Bahrenfeld vor. ... Ob es einen ein U- oder S-Bahnhof geben wird, ist noch unklar. Derzeit werden in einer Machbarkeitsuntersuchung für die „U5 West“ nach Lurup zwei Varianten untersucht, von denen jedoch nur eine, die S32 Süd, das Plangebiet anschließen würde.

b) **Aus dem Antrag SPD/GRÜNE (Drucksache - 20-5707.1):**

Die Bezirksversammlung unterstützt den 'Bahrenfelder Appell' der Bürgerinitiativen Starten: BahnWest! und BI Volkspark bei der Forderung nach einem Schnellbahnanschluss für die Science City Bahrenfeld - bevorzugt mit der Variante S 32 Süd.

Insgesamt sprachen sich alle Fraktionen der Bezirksversammlung für den Bau S32 aus.

### **Bürgerschaft am 15.01.2020:**

#### **Aus dem Antrag von Abgeord. von SPD und GRÜNE**

#### **Betr.: Zukunftsmetropole Hamburg –Science City Hamburg Bahrenfeld**

Der Senat wird ersucht ...

6. ein ... Mobilitätskonzept ... zu entwickeln. Das Konzept soll – neben der in Befassung befindlichen Drs. 21/18875 zur fortzusetzenden Planung der Schnellbahnanbindung des Hamburger Westens – insbesondere folgende Punkte berücksichtigen: ...

#### **Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft am 05.11.2019 (Drs 21/18875)**

Ergebnisse des System- und Variantenvergleichs zur Anbindung von Lurup und Osdorfer Born:

Petition: ... 2. zustimmen, dass der Senat auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung und des darauf basierenden Variantenvergleichs zur Schnellbahnanbindung des Hamburger Westens die erforderlichen Schritte einleitet, um die Planung der S32 zum Osdorfer Born aufnehmen zu können, ... .

Dem Antrag stimmten fast alle Fraktionen zu, die LINKE enthielt sich. Gegenstimmen gab es keine.

# Starten: Bahn West!



Eine Verkehrsinitiative von  
Borner Runde • Luruper Verkehrs-AG  
Bürgerinitiative Volkspark • Arbeitskreis Verkehrsplanung Schenefeld

## Starten: Bahn West!

c/o Stadtteilhaus Lurup  
Böverstland 38, 22547 Hamburg  
Ansprechpartner: Jürgen Beeck  
Telefon: 040-88128637  
E-Mail: [Starten1bahnwest@web.de](mailto:Starten1bahnwest@web.de)  
[www.Starten-Bahn-West.de](http://www.Starten-Bahn-West.de)

## Pressemitteilung

### **S32 zum Osdorfer Born Es gibt aber Nachbesserungsbedarf**

Anfang Juli gab Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher bekannt, dass Lurup und der Osdorfer Born mit einer S-Bahn (S32) an das Hamburger Schnellbahnnetz angeschlossen werden sollen. Außerdem soll die U5 bis zu den Arenen am Volkspark führen. Damit kommt der Hamburger Senat dem Wunsch der Bezirksversammlung Altona und der Initiative Starten: BahnWest! (StBW) nach, auch den Stadtteil Bahrenfeld-Nord und die Science City Bahrenfeld an das Schnellbahnnetz anzubinden. Die Strecke hat im Gegensatz zur U-Bahn-Variante den Vorteil, dass sie sofort an das bestehende S-Bahn-Netz angeschlossen werden kann.

Die am 10.07.2019 präsentierte Strecke weist gegenüber der ursprünglich vorgesehenen Trasse jedoch zwei wesentliche Unterschiede auf:

- Im Gegensatz zur ursprünglich vorgesehenen Anbindung an den S-Bahnhof Diebsteich ist mit dem Zulauf auf die Haltestelle Holstenstraße ein zeitsparender Umstieg (wie an der U-Bahn Kellinghusenstraße) nach Altona und zum Fernbahnhof Altona ebenso ausgeschlossen, wie im Störfall eine Umleitung der S32 über den Citytunnel.
- Der Endbahnhof am Osdorfer Born wird um 90° gedreht, sodass die Strecke nach Schenefeld verlängert werden kann. Eine PR-Anlage im Westen der Stadt könnte dem Pendlerverkehr in Richtung City/Altona eine attraktive Umsteigemöglichkeit geben. Diese Maßnahme geht auf eine Anregung von StBW zurück. Allerdings entfällt der ursprünglich vorgesehene Halt Lurup Nord.

Die Fertigstellung wurde mit den „dreißiger Jahren“ angekündigt. Diese Zeitangabe ist ebenso unbefriedigend wie ein fehlendes Konzept für die Bewältigung der ÖPNV-Leistungen bis zur Eröffnung der S32. Außerdem sei in Erinnerung gerufen, dass bereits 1973 die Pläne für eine U-Bahn zum Osdorfer Born vorlagen. Nach der Bürgerschaftswahl 1974 wurden sie ebenso zu den Akten gelegt, wie die Stadtbahnen 2001 und 2010/11. Das darf beim vierten Anlauf nicht noch einmal passieren.

Wir müssen wachsam bleiben und erwarten ein reges Interesse am ausstehenden Bürgerbeteiligungsverfahren und anderen begleitenden Aktivitäten zur Verbesserung des ÖPNV im Hamburger Westen!

Jürgen Beeck  
(Sprecher StBW)



### **Borner Runde – das Bürgerbeteiligungsgremium am Osdorfer Born**

Die Siedlung Osdorfer Born wurde vor mehr als 50 Jahren **abseits der Verkehrsachsen** errichtet. Von Beginn an gab es viel Kritik, u.a. durch die Unabhängige Kommission für den Aufbauplan, 1967. Hamburg lehnte eine S-Bahn ab und plante eine neue U 4, zunächst als „Inselbahn“, in der MifriFi ab 1976 mit 510 Mio. DM abgesichert. Angekündigt wurde sie in einer 8-seitigen **SPD-Wahlbroschüre** 1974 („für mehr als 150.000 Hamburger“), nach der Wahl aber sofort wieder gestrichen. Andere Strecken wurden danach realisiert. Fertiggestellte Bauwerke wurden für andere U-Bahn-Strecken verwendet. Die Strecke ist im Flächennutzungsplan und diversen B-Plänen weiterhin ausgewiesen. Es folgten immer wieder neue Ankündigungen (S-Bahn, U-Bahn, Spurbus, unterschiedliche Stadtbahnen, Metrobahn).

- (1) Das Hamburger U-Bahn-Netz ist alles andere als (Zitat BWVI 02.12.14:) „*sehr gut ausgebaut*“. Darin kommt nämlich Altona (mit Schienenstrecken nur aus dänischer und preußischer Zeit), seit 1937 Stadtteil von Hamburg, überhaupt nicht vor. Demgemäß ist richtig: „*Osdorf kann ich mir nur schwer als Ziel einer U-Bahn vorstellen ... ziemlich weit weg vom übrigen U-Bahn-Netz*“ (Verkehrssenator Horch 19.08.13). Die abseitige Verkehrslage erfordert umso mehr eine **attraktive Verkehrsverbindung**. Das kann nur eine Schnellbahnverbindung sein. Das Problem speziell in Hamburg ist: Es gibt **keinen verbindlichen Verkehrsentwicklungsplan, kein langfristiges überparteiliches ÖPNV-Konzept**. Wenn man die aktuellen Wahlprogramme ansieht, ist die von der Bürgerschaft beschlossene S32 keineswegs gesichert.
- (2) ÖPNV ist nicht nur Wirtschaftsfaktor, sondern als **Daseinsvorsorge** auch **wichtige Voraussetzung für soziale Stadtentwicklung**. Das Quartier Osdorfer Born ist Beispiel dafür, dass die Stadt sich mehr und mehr spaltet, auch weil ohne attraktive Verkehrsverbindungen der Zugang zu Kultur und Bildung, zu Treffpunkten, zur Arbeit erschwert ist, die mittlere Generation wegzieht und die Attraktivität der Siedlung für den Zuzug jüngerer Menschen und die soziale Durchmischung weiter sinkt (Quartiersentwicklung 2000-2008). Die TUHH warnt vor dem wachsenden Risiko einer „*Mobilitätsarmut*“ für sozial schwierige städtische Siedlungen. Das neue RISE-Programm verbessert daran nichts. Ist der Zusammenhang zwischen Verkehrspolitik und sozialer Entwicklung mit der Zuständigkeitsverlagerung von der BSU auf die BWVI verloren gegangen? Bleibt als Alternative längerfristig der Rückbau der Siedlung?
- (3) Handlungsbedarf besteht auch in anderen Stadtteilen, eine Folge jahrzehntelanger Versäumnisse. Es geht nicht um Gegeneinander-Ausspielen. Die Menschen am **Osdorfer Born sehen sich allerdings besonders stark abgehängt**. Eine Schnellbahn-Linie nach Lurup / Osdorfer Born hat unter dem Gesichtspunkt Stadtentwicklung „mit weitem Abstand die höchste Priorität“ (Funck / Retzko / Schaechterle 1975; Spurbusgutachten 1990; Bachelor-Thesis TUHH 2005). Es bedarf endlich einer politischen Schwerpunktsetzung, natürlich verträglich mit betriebswirtschaftlichen Kalkulationen. Die HHA hat im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern den geringsten Investitionsanteil bei hohen Einnahmen (Hamburg-Consult 2011).
- (4) Bis zur Realisierung einer Schnellbahnanbindung – das kann hier nicht erst nach 2040 sein – bedarf es **dringlich einer attraktiven Übergangslösung**. Die Bürgerschaft unterstützte 2007 einstimmig die Einrichtung einer Expressbus- oder Eilbus-Linie (schnell-direkt-verlässlich, wenige Haltestellen, ohne Fahrkartenverkauf beim Fahrer). Weitere Schritte scheiterten damals am Widerstand des HVV; eine damit notwendigerweise

verbundene Gesamtplanung des Busnetzes im Westen unter Einschluss von Parallel- und Schnellbus-Strecken mit entsprechenden Entlastungsmöglichkeiten kam nicht zustande. Seit Dezember 2019 fährt nun ein Expressbus, der X3, vom Schenefelder Platz bis Meßberg. Einige Haltestellen werden ausgelassen. Das führt gegenüber der früheren Verbindung mit dem Metrobus 3 fahrplanmäßig zu einer Einsparung von 10 Minuten. Tatsächlich jedoch bleibt es bei regelmäßigen deutlichen Verspätungen durch Verkehrsstaus, noch mehr jedoch durch nicht verkehrsgerecht geschaltete Lichtzeichenanlagen. Separate Busspuren sind auf dieser Strecke höchst dringlich. Unverständlich ist auch, dass zwar ein X-Bus, ein Metrobus und ein Schnellbus durch den Osdorfer Born fahren, jedoch viele Ziele in der näheren Umgebung nicht ohne Umsteigen und zusätzliche Fahrkosten erreicht werden können (Iserbrook, Blankenese, Groß Flottbek, Schenefeld Stadtzentrum u. a. m.). In anderen Gebieten ist der Einsatz von Stadtbussen selbstverständlich

Gerhard Sadler, Mitglied der Borner Runde

Hamburg, 25.01.2020

## Metropolregion Hamburg Eingebettet im Hamburger Westen: Die Stadt Schenefeld

1. Die Stadt Schenefeld liegt im Überlagerungsbereich zweier Regionalpläne (Entwicklungsmodell der FHH und Regionalplan für den Planungsraum I) und ist an drei Seiten von der Stadt Hamburg umgeben. Aufgrund dieser engen räumlichen Verbindung hatte Schenefeld gegenüber anderen Randgemeinden daher immer eine besondere Bedeutung (zeigt sich z. B. an der postalischen Einheit mit Hamburg und gleicher Vorwahl).
2. Nach dem Entwicklungsmodell der Freien und Hansestadt Hamburg vom Juli 1969 ist Schenefeld als Stadtrandzentrum und Endpunkt der Nebenachse Altona-Bahrenfeld-Lurup ausgewiesen. Rückgrat dieser Nebenachse sollte die nach Lurup geplante U-Bahn sein, deren Verlängerung bis ins Zentrum von Schenefeld-Dorf längerfristig vorgesehen war, mit 300-350 park-and-ride Plätzen.  
(Täglich pendeln 53.000 Menschen aus dem Kreis Pinneberg nach Hamburg, Schenefeld hat ca. jeweils 6.000 Ein- und Auspendler.)
3. Als prägendes räumliches Merkmal wird im Stadtentwicklungskonzept vermerkt, dass das Gebiet der Stadt Schenefeld bereits mit einem Radius von 10 km um den Bereich Jungfernstieg (City Hamburg) berührt wird, während Hamburger Stadtteile teilweise die doppelte Entfernung zur Innenstadt aufweisen.
4. Schenefeld hat aktuell etwa 19.500 Einwohner und wird angesichts der bereits im Bau befindlichen und noch geplanten Wohneinheiten in den nächsten Jahren um die **21.000** Einwohner haben. **Als 1955 die Straßenbahn nach Lurup und Schenefeld kam, hatte die Kommune Schenefeld 6.800 Einwohner!**
5. Für den Hamburger Westen wird bereits seit Jahrzehnten ein Schienenanschluss (U- oder S-Bahn) geplant, versprochen („abgehängte Stadtteile besser anbinden“), aber bisher nicht realisiert, obwohl die verkehrspolitische Notwendigkeit und das wirtschaftliche Nachfragepotential als gegeben betrachtet wurden.

In den Zwischenräumen der Schnellbahnachsen nach Wedel und Pinneberg sind Lurup, der Osdorfer Born und Schenefeld ein nachfragestarker Korridor. So wie in der Metropolregion die U- und S-Bahn sowie die AKN über die Stadtgrenze hinausfahren, so wird es auch bei der S32 sinnvoll sein, ein entsprechendes Verkehrspotential in den **Nachbarkommunen** einzubeziehen.

6. Ohne einer detaillierten Analyse vorzugreifen, kann man unterstellen, dass gerade auch die wachsende Stadt Schenefeld in Verbindung mit der Großwohnsiedlung Osdorfer Born eine **Fahrgastnachfrage** erwarten lassen, die eine entsprechende Anbindung auf ein **wirtschaftlich tragfähiges Niveau** heben kann. Diesen Aspekt betonte auch der Leiter des Projekts Stadtbahn in einem Schreiben an die Stadt Schenefeld aus dem Jahre 2001: „Die Stadt Schenefeld liegt dabei recht günstig.“

7. Wir sind der Meinung, dass Schenefeld und die Region bereits heute die Kriterien für eine **ausreichende Wirtschaftlichkeit im öffentlichen Personennahverkehr** erfüllen. Das

Gebiet wird aufgrund laufender und absehbarer Entwicklungen sein Potential schon kurz- bis mittelfristig u. a. aufgrund neuer Wohnbebauungen weiter erhöhen.

Schenefeld ist Standort des europäischen Röntgenlasers XFEL. Zu der 3,4 km langen Forschungsanlage gehören auch Betriebsgelände in Bahrenfeld und am Osdorfer Born. Auf dem zentralen Forschungsgelände in Schenefeld, das unmittelbar an das Betriebsgelände der VHH angrenzt, sind zur Zeit mehr als 400 Mitarbeiter beschäftigt. Hinzu kommen Gastforscher und Besucher.

**8. Verkehrspolitisch** ist ein leistungsstarker Schienenanschluss im Hamburger Westen ohnehin seit Jahrzehnten überfällig. Ein Anschluss an das Schienenverkehrsnetz würde erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsmittelwahlverhalten (Modal Split) haben. Speziell für die Stadt Schenefeld ist bekannt, dass es große Verlagerungspotentiale vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV gibt. Hier dominieren die Wege nach Hamburg und insbesondere in den Bezirk Altona.

Dieser Effekt würde über eine Verlängerung der Linienführung vom Osdorfer Born in den Ortskern Schenefelds mit dem Stadtzentrum Schenefeld (EKZ) intensiviert werden. Zudem ließe sich damit einerseits die Wirtschaftlichkeit steigern und andererseits Möglichkeiten für ein P+R/B+R-System für Einpendler aus der Region Pinneberg/Elmshorn eröffnen.

Der mit dem Anschluss der LSE an die A 23 durch die **Westumgehung** Pinnebergs verbundene zunehmende Kfz-Verkehr in Schenefeld und auf der Luruper Hauptstraße ist zu berücksichtigen. Hier ist bis weit in die 2020er Jahre hinein durch die Dauerbaustellen auf der A 7 auch mit zusätzlichem Umleitungs- und Ausweichverkehr zu rechnen. **Ein großräumiger Umstieg auf den ÖPNV wird damit immer dringlicher.**

9. Wir denken, dass dies auch ganz im Sinne des Projektes „**Stauvermeidung durch Umstieg auf den Nahverkehr (SUN Hamburg)**“ ist, das der damalige Landrat Dr. Wolfgang Grimme als Vertreter der Kreise der Metropolregion Hamburg 2008 auf einer internationalen Klimaschutzkonferenz in Amsterdam vorstellte.

Schenefeld, den 26.01.2020

Herbert van Gerpen

tel (040) 87 97 43 11

Sprecher des Arbeitskreises Verkehrsplanung

[vangerpen@aneken3.de](mailto:vangerpen@aneken3.de)  
[www.akv-schenefeld.de](http://www.akv-schenefeld.de)

# Starten: Bahn West!



Starten: Bahn West! ist ein Bündnis der vier Initiativen Borner Kunde, Luruper Verkehrs-AG, Bürgerinitiative Volkspark, Arbeitskreis Verkehrsplanung Schenefeld. Sie haben sehr unterschiedliche Anliegen und dennoch gemeinsame Ziele.

## Die Unterschiede

**Bahrenfeld:** Am Rand des Altonaer Volksparks soll eine große Wohnsiedlung entstehen. Statt der langersehnten Schnellbahn, soll mitten durch das Neubaugebiet eine Hauptverkehrsstraße geführt werden. Der Ausbau bei DESY wird zusätzlichen Verkehr nach sich ziehen.

**Lurup:** Rund um den Eckhoffplatz sind einige hundert Wohnungen entstanden und viele weitere im Bau, ebenso ein Technologiepark. Der Stadtteil wird von stark befahrenen Straßen durchschnitten. Die Luruper Hauptstraße ist als Bebauungsmagistrale für mehrstöckigen Wohnungsneubau vorgesehen, der alte kleinteilige Bebauung ersetzen soll. Der Arenenverkehr schneidet des Öfteren faktisch alle Wege nach Osten ab.

**Osdorf:** Der bereits seit über 40 Jahren geplante U-Bahn-Anschluss soll um weitere 25+x Jahre verschoben werden. Der Osdorfer Born mit vielen Menschen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, ist auf Generationen von der City abgehängt.

**Schenefeld:** Als eigenständige Stadt liegt Schenefeld zwischen Baum (SH) und Borke (HH). Für Schleswig-Holstein liegt sie am Rande, Hamburg fühlt sich nicht zuständig. Dennoch entstehen hier nicht nur neue Siedlungen, sondern viele Arbeitsplätze (DESY XFEL).

## Zu wenig Fahrgäste für eine U/S-Bahn?

Für die Realisierung einer U- oder S-Bahn kann die Stadt beim Bund Geldmittel nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz beantragen. Diese werden jedoch in der Regel nur gewährt, wenn der sog. Nutzen/ Kosten-Faktor  $\geq 1$  ist. Für die in der Machbarkeitsuntersuchung (MBU) hieß es, dass nur 0,8 erreicht würde.

Daraufhin hat die Stadt verschiedene Maßnahmen der Flächen-Verdichtung aufgelegt. Dazu gehört auch die „Magistralenbebauung“. Im Frühjahr 2019 verkündeten der Senat, die Uni Hamburg und DESY die Entwicklung der „Science City Hamburg Bahrenfeld“.

Die Bezirksversammlung Altona Erst einige Monate später hat sich der Senat darauf festgelegt, dass die SCB an eine S-Bahn angeschlossen wird.

StBW setzt sich aktuell dafür ein, dass die jetzigen Pläne zur S32 nun endlich umgesetzt und nicht wieder in Frage gestellt werden.

## Zwischenlösungen sind dringend!

Ob und wann die S32 kommt, ist noch unklar. Die finanzielle Beteiligung des Bundes ist offen. Der erste Zug fährt frühestens 2035, eher 2040. Deshalb fordert StBW die Einrichtung von Expressbussen und durchgehenden Busspuren auf den wichtigsten Metro-Buslinien, damit der ÖPNV schnell leistungsfähig und zuverlässig wird.

Jürgen Beeck (Starten: Bahn West!)  
Hamburg, den 27.01.2020