

Starten: Bahn West!

Vier Verkehrsinitiativen luden ein zur Podiumsdiskussion über die Frage, wie der Hamburger Westen endlich mit einer modernen U- oder S-Bahn oder auch einer Stadtbahn erreicht werden kann.

Schon wieder neue Nahverkehrskonzepte: Der Verkehrssenator stellt eine U-Bahn U 5 von Bramfeld bis Osdorfer Born zur Diskussion. Die Bürgerschaft er- sucht den Senat, bis 2016 ein Konzept über den weiteren Ausbau des Schienen- verkehrs vorzulegen. Auch die Parteien und die Handelskammer haben eigene Konzepte. Jedoch: Wie viele solcher Ankündigungen gab es in den vergangenen Jahrzehnten? Und vor 2016 wird ja auch noch eine neue Bürgerschaft gewählt.

kehrsplanung Schenefeld sowie von den Verkehrsunternehmen Michael Hüttel (S-Bahn) und Wolfgang Seyb (AKN). HVV und HHA hatten ab- gesagt. Ein FDP-Vertreter war nicht erschienen.



Aufmerksame ZuhörerInnen

Fotos: Andreas Lettow

Vor diesem Hintergrund fand am 28. März im Bürgerhaus Bornheide die angekündigte Podiumsdiskussion zur Schienenanbindung statt. Eingeladen hatte „Starten: Bahn West!“, die gemeinsame Verkehrsinitiative von Borner Runde, Luruper Verkehrs-AG, Bürgerinitiative Volkspark und AK Verkehrsplanung Schenefeld. Gekommen waren rund 90 AnwohnerInnen aus den umliegenden Stadtteilen. Im Eingangsbereich informierten Übersichten über die bisherigen (Nicht-)Entwicklungen im ÖPNV der westlichen Stadtteile.

Nach einem Grußwort von Bezirksamtsleiterin Dr. Liane Melzer führte Dr. Philine Gaffron, Oberingenieurin an der TUHH, mit einem Vergleich unterschiedlicher Verkehrsträger in einer Metropolregion in das Thema ein. Als Einflussfaktoren nannte sie insbesondere die Nachfrage in den Stadtteilen, die po-

litischen Ziele, die Kosten, die Kapazitäten, Umweltbelastungen und den Flächenbedarf von Fahrzeugen. In Hamburg besteht danach dringlicher Handlungsbedarf: Der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs liegt hier mit nur 18 % am unteren Ende vergleichbarer europäischer Millionenstädte. Besondere Defizite bestehen in Bahrenfeld, Lurup und Osdorf: Hier können nur 10 % der Bevölkerung in 500 m Entfernung (Luftlinie) eine S- oder U-Bahnstation erreichen. Im Durchschnitt Hamburgs liegt der Anteil bei 34 %, in vergleichbaren anderen Stadtrandbereichen bei 20 %.

Die Diskussion moderierte Burkhard Plemper. Daran beteiligten sich auf dem Podium die Mitglieder der Bezirksversammlung Altona Thomas Adrian (SPD), Tim Schmuckall (CDU), Eva Botzenhart (Grüne) und Karsten Strasser (Linke), außerdem Herbert van Gerpen vom AK Ver-

Es bestätigte sich leider erneut, dass die Politik sich nicht einig ist über Ausbauziele für den öffentlichen Nahverkehr. Die CDU regte einen Volksentscheid für eine Stadtbahn an; in Barmbek – nicht gerade Hamburger Westen – könne kurzfristig ein Betriebshof gebaut werden. Grüne und Linke präferieren aus Kostengründen ebenfalls eine Stadtbahn. Thomas Adrian (SPD) warnte vor schnellen Entscheidungen über die Art des Verkehrsmittels und verwies auf den gerade verabschiedeten Bürgerschaftsbeschluss für ein neues Verkehrskonzept bis 2016. Dafür bräuchte es abgesicherte fachliche Expertisen über Trassen, Systeme und Kosten, und das alles müsse auf eine breite Konsens-Basis gestellt werden. Auch das von der Handelskammer vorgelegte Modell einer Metro-Bahn solle einbezogen werden. Die Prioritäten setze der Senat aber bis 2020 auf den Aus-

bau der S-Bahn nach Ahrensburg und nach Kaltenkirchen und der U 4 bis zu den Elbbrücken, also nicht im Hamburger Westen. Herbert van Gerven sieht aus Schenefelder Sicht angesichts der unterschiedlichen, parteipolitisch festgelegten Positionen wenig Chancen für ein gemeinsames Verkehrskonzept.

Die Vertreter von S-Bahn und AKN verwiesen auf die Entscheidungszuständigkeiten der politischen Auftraggeber. Die Bahn habe einen „Schienenbonus“ gegenüber dem Bus und sei wichtig für Stadtentwicklung und Lebensqualität. Für eine Entscheidung über die Art des künftigen Verkehrsmittels sei es aber zu früh. Mehr als 30 mögliche Schienenstrecken werden nach allen maßgeblichen Kriterien verglichen, ohne dass heute irgendwelche Prognosen möglich seien. Dann folgen Kosten-Nutzen-Untersuchungen, und erst danach seien in Abhängigkeit von



Dr. Philine Gaffron

den Ergebnissen Festlegungen über das erforderliche Verkehrssystem möglich. Erstrebenswert sei ein langfristig wirksamer gesellschaftlicher Konsens; für die Umsetzung von Verkehrsplanungen seien 10-20 Jahre zu veranschlagen. Anregungen aus anderen Metropolen könnten hilfreich sein, empfahl Dr. Philine Gaffron, seien aber nie 1:1 übertragbar.

Der Vertreter der S-Bahn wies noch darauf hin, dass die empfindlichen XFEL-Tunnelanlagen mögli-

che neue Verkehrslinien in Osdorf blockieren.

Beiträge aus dem Publikum bezogen sich insbesondere auf die langen Vorlaufzeiten. Man müsse endlich zu Entscheidungen kommen und brauche „keine politische Folklore“. Die parlamentarische Demokratie solle auch entscheidungsfähig sein. Das Kernnetz der Hochbahn sei seinerzeit in sechs Jahren gebaut worden. 50 Jahre nach der Zusage für die U 4 nach Lurup müsse diese auch endlich dort ankommen; diese Linie sei immer hinten runtergefallen. Die Finanzierung dürfe man nicht kurzfristig sehen; Schieneninvestitionen rechnen sich über Jahrzehnte oder gar Jahrhunderte. Für politische Prioritäten sei auch immer Geld vorhanden: U 4 zu den Elbbrücken, Busbeschleunigung usw. Mit der Busbeschleunigung, die nichts bringe, seien drei Jahre verloren gegangen. Die von allen Fraktionen erklärte

Kommentar

Bürgerwünsche schlussverschluckt

Ab September wird die Bornheide für die Busbeschleunigung ausgebaut. 1,8 Millionen Euro sind dafür vorgesehen. Die vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) als „Schlussverschickung“ vorgelegten Pläne wurden am 7. April im Verkehrsausschuss und am 10. April im Hauptausschuss der Bezirksversammlung beraten. Bedauerlicherweise wurde eine sachliche Bewertung durch wechselseitige Vorhaltungen der Parteien im Vorfeld der Bezirksversammlungswahl überlagert. Die engagierten Bürgerinnen und Bürger vor Ort hätten sich Unterstützung für ihre Fragen und ihre Änderungsvorschläge gewünscht. Etwa werden Fußgängerquerungen an den Einmündungen Kroonhorst (Süd) und Achtern Born (Nord) sowie vor der Schule Barlsheide weiterhin nur gefährlich über Fahrbahnen und zwischen durchfah-

renden und kehrenden Fahrzeugen möglich sein. Der Parkplatz des Bürgerhauses kann für Fahrzeuge vom Böttcherkamp her nur im Konflikt mit Linksabbiegern aus dem Gegenverkehr oder mit 1,5 km Umweg bis Brandstücken erreicht werden. Am Übergang zwischen BornCenter und Bürgerhaus wird die Bornheide auf vier Fahrspuren ausgebaut. Es entsteht eine autogerechte Schnellstraße mit zwingenden dauerhaften Umleitungen und aufwändigen Abbiegespuren. Auch Änderungswünsche des Bezirksamtes wurden nicht aufgenommen. Vierzig Bäume werden gefällt und nur teilweise ersetzt. Die Busbeschleunigung liegt im Sekundenbereich. Die Ausschussmehrheit von SPD und Grünen räumte zwar auch Defizite in der Planung und in der Bürgerbeteiligung ein, zog sich jedoch auf die begrenzte Zuständigkeit des Bezirks und auf den nicht

mehr änderbaren Planungsstand der „Schlussverschickung“ zurück.

Natürlich stellt sich Frage: Was ist denn überhaupt eine „Schlussverschickung“? Es ist eine rein hamburgische interne Verfahrensregelung, dass eine zuständige Behörde diverse andere Behörden (Träger öffentlicher Belange) um ihre Meinung zu einem Planentwurf bittet, das eine oder andere davon übernimmt oder auch nicht und den beteiligten Behörden schließlich ihre eigene eigenmächtig gefällte Schlussentscheidung mitteilt.

Sicherlich muss jede Behördenabstimmung irgendwann mit einem Ergebnis enden. Eine unanfechtbare höchstrichterliche Entscheidung ist das aber nicht. Die maßgeblichen Bezirkspolitiker nehmen den Plan für die Bornheide mit den Mängeln jetzt leider so hin, die Bürger vor Ort wohl nicht. gs