

Starten: Bahn West!



Starten: Bahn West!

c/o Stadtteilhaus Lurup
Böverstand 38, 22547 Hamburg
Ansprechpartner: Jürgen Beeck
Telefon: 040-88128637
E-Mail: Starten1bahnwest@web.de
www.Starten-Bahn-West.de

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

Pressemitteilung

Hamburg, den 03.07.2022

Besserer ÖPNV im Westen? Nichts Neues!

Wo bleibt die S-Bahn zum Osdorfer Born?

Vor einem halben Jahrhundert gab es Planungen für eine U-Bahn von Steilshoop zum Osdorfer Born. Erste Bahnsteige (wie Hbf.-Nord) waren fertiggestellt. 1974 wurden die Planungen eingestellt, die Trasse von Altona über Trabrennbahn Bahrenfeld und Eckhofplatz zum Osdorfer Born jedoch freigehalten. 2015 dann plante der Senat erneut eine U-Bahn nach Lurup. Es wurde dann die S32. Die Machbarkeitsuntersuchung für die neubaustrecke zum Born lag 2019 vor. Ob und wann die S32 gebaut wird, ist aber nach wie vor unklar.

Die Gründe liegen im erst 2021 beauftragten Erschütterungsgutachten und dem 2020 verkündeten Vorhaben, einen Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET), auch Ferlemanntunnel genannt. Das Erschütterungsgutachten untersucht die Verträglichkeit zwischen den empfindlichen Messgeräten bei DESY (PETRA IV-Ring) und der nahe gelegenen S32-Trasse. Der VET soll einmal die über Dammtor geführten S-Bahnlinien (heute S11, S21, S31) aufnehmen. Damit ist der größte Teil der S32-Neubau-Trasse ungewiss. Auf den heutigen S-Bahngleisen sollen Fernzüge fahren.

Die S32 heißt bald S6 und wird zur Elbgaustraße geführt. So steht es im neuen Linienplan für 2030. Eine Haltestelle Osdorfer Born oder „Ebert-Platz“ kommt in diesem Plan nicht vor. Die geplanten Neubaustrecken nach Bad Oldesloe (S4) und Kaltenkirchen (S5) sind dagegen vollständig dargestellt. Will man die Schnellbahn in den Hamburger Westen sang- und klanglos begraben?

Wann kommen die Busspuren?

Der Bedarf für ein leistungsfähiges Verkehrsmittel besteht schon lange. Und mit jedem Wohnhaus, Büro- oder Werkstattgebäude, das in Bahrenfeld, Lurup oder Schenefeld entsteht, wird der Handlungsdruck größer. Der Straßenzug zwischen Schenefelder Platz und Neuer Pferdemarkt ist schon seit Jahren überlastet. Die Metrobusse 2, 3 und X3 stehen oft im Stau.

Auf einer durchgehenden eigenen Spur könnten die Busse störungsfrei auch im Berufsverkehr schnell zu den Bahnhöfen und in die Zentren fahren. Damit wäre ein Umstieg vom PKW auf den Bus für viele attraktiver. Man bräuchte für diese Maßnahme keine zusätzlichen Verkehrsflächen. Denn im Berufsverkehr beansprucht der Fahrgast im Bus nur 1/20 der Straßenfläche des Autofahrers. So können auch die Klimaschutzziele besser erreicht werden.

Weil die Einrichtung von Busspuren nur zu Lasten von Fahrstreifen oder Parkplätzen für den übrigen Autoverkehr geht, lassen sich Konflikte nicht vermeiden. Es muss dafür gesorgt werden, dass sich der Durchgangsverkehr nicht in die Wohnstraßen ergießt. Ein Parkhaus am Stadtzentrum Schenefeld, verbunden mit einer leistungsfähigen Expressbuslinie in Richtung Altona, gehört dazu. Kurzum: Es bedarf eines umfassenden Verkehrskonzepts, das dem ÖPNV eindeutigen Vorrang gibt.

Durchgehende Busspuren als Zwischenlösung sind die einzige Möglichkeit, mit dem ÖPNV die Mobilität zu gewährleisten. Das fordert Starten: BahnWest! seit Langem. Inzwischen haben sich auch die Bezirksversammlung und die Bezirksamtsleiterin in Altona sowie der Verkehrssenator dafür ausgesprochen. Ob die Machbarkeitsuntersuchung zu den Busspuren zum gleichen Ergebnis kommt? Das, stellt sich im Herbst heraus.