

# Hamburger Abendblatt vom 6./7. Dezember 2014

## Ein Hoch auf die Busoptimierung – und wer dahintersteckt

Von Peter Ulrich Meyer

Ins Getümmel der öffentlichen Anhörung im Verkehrsausschuss der Bürgerschaft wollten sich die Herren des feinen Hanseatischen Ingenieur Clubs nicht stürzen. Sie begnügten sich mit einer schriftlichen Wortmeldung zum in der Stadt heiß diskutierten Thema Busbeschleunigungsprogramm. Als die Abgeordneten des Ausschusses am Dienstagabend zu Beginn der Sitzung im "Haus des Sports" am Schlump Platz nahmen, fand jeder auf seinem Tisch einen Umschlag aus umweltfreundlichem Papier vor. Darin lag die 13-seitige Stellungnahme des Clubs, dessen Motto lautet: "Verantwortung für Technik, Fortschritt und Wohlstand".

Schon der Titel der Expertise ist wegweisend: "Busbeschleunigungsprogramm oder besser: Optimierung des Busverkehrs in Hamburg". Das Votum der Ingenieure ist eindeutig: Das Maßnahmenbündel des SPD-geführten Senats zur Erhöhung der Beförderungs-kapazitäten der Metrobuslinien, das vor allem auf der Uhlenhorst, in Winterhude und St. Georg zu erheblichen Protesten geführt hat, sei "unverzichtbar". Nur hätte der Senat einen besseren Namen für das Ganze finden müssen. Mit den Kritikern der Busbeschleunigung hält sich der Hanseatische Ingenieurs Club (HIC) nicht lange auf: "Rein politisch und taktisch motivierte oder aus persönlicher Betroffenheit der Anlieger resultierende Beweggründe gegen die Optimierung des Busverkehrs erscheinen aus fachlicher Sicht fehl am Platze."

Durch eine Reihe von baulichen und technischen Maßnahmen könne die Kapazitätsleistung der einzelnen Buslinien um 20 bis 30 Prozent erhöht werden. "Dass dies jedoch auch mit temporären Baustellen und vorübergehenden Unannehmlichkeiten für Anlieger, Geschäfte und Autofahrer verbunden ist, liegt auf der Hand", schreibt der HIC. Die Ablehnung des Programms, heißt es an anderer Stelle, werde "allzu oft emotional geführt". Zu erklären sei das "vermutlich mit fehlender Kenntnis über Art, Umfang und Wirkung der einzelnen Maßnahmen" und mit dem beginnenden Bürgerschaftswahlkampf. Ein sofortiger Stopp der Busbeschleunigung – die Volksinitiative mit dieser Forderung gab in dieser Woche bekannt, die erforderlichen 10.000 Unterschriften schon gesammelt zu haben – würde "die Zukunftsfähigkeit der Metrobuslinien zunichte machen".

Über diese argumentative Breitseite der Unterstützung des Clubs kann sich Verkehrssenator Frank Horch (parteilos) nur freuen. Der unbefangene Leser des Positionspapiers mag sogar glauben, dass es sich um eine neutrale Stellungnahme von Experten handelt. Das legt auch das Deckblatt des Papiers für die Abgeordneten nahe, das den "Hanseatischen Ingenieurs Clube. V." allgemein als Verfasser nennt. Doch die Ursprungsversion wies den wirklichen Autor aus: "Dipl.-Ing. Ulrich Sieg, Vize-Präsident des HIC". So steht es auch auf der Homepage des Clubs.

Sieg war bis zum Juni stellvertretender Vorstandsvorsitzender der Hochbahn und unter anderem für den Busbereich zuständig. In gewisser Hinsicht hat Sieg mit dem Positionspapier seine eigene frühere Tätigkeit begutachtet und kommt dabei zu einem durchaus positiven Ergebnis. Für Horch ist Ulrich Sieg nicht nur als Ex-Hochbahn-Vorstand ein guter Bekannter: Diplom-Ingenieur

Horch sitzt selbst im Vorstand des Hanseatischen Ingenieurs Clubs. Ach, manchmal ist es wirklich eng in Hamburg, und die Wege sind recht kurz.

Der FDP-Verkehrspolitiker Wieland Schinnenburg will nun in einer Kleinen Anfrage vom Senat wissen, ob jemand und wenn, wer Sieg einen Auftrag zur Erstellung des Papiers erteilt hat. Listigerweise erkundigt sich der Liberale auch nach einem anderen Punkt. Sieg kritisiert immerhin die "oft nicht abgestimmt erscheinende Koordination verschiedener Baustellen" und regt an "zu prüfen, ob die Bauarbeiten nicht zügiger umgesetzt werden können, z. B. durch verlängerte Tagesbaustellen". Schinnenburg will nun wissen, ob der Senat Siegs Kritik an seinem eigenen Programm teilt ...

In eine andere Richtung zielt die Kritik des Grünen-Verkehrspolitikers Till Steffen. Die von Horch propagierten und von Sieg übernommenen Zeitersparnisse durch die Umbauten – von zum Beispiel sechs Minuten auf der Metrobus-Linie M5 von Niendorf in die Innenstadt – seien nur Sollvorgaben. In der Antwort auf eine Steffen-Anfrage hatte der Senat immerhin eingeräumt, dass es auf dem bereits fertiggestellten Abschnitt der Linie M5 noch keine Messungen der Fahrtzeiten gegeben habe.

Sollte es nach der Bürgerschaftswahl am 15. Februar 2015 tatsächlich zu Koalitionsverhandlungen zwischen SPD und Grünen kommen, dann wird die Verkehrspolitik zum Dollpunkt. Schon beim Busbeschleunigungsprogramm, das die Grünen ablehnen, ist eine Verständigung nicht leicht zu erzielen. Doch der noch größere Stolperstein dürfte die Stadtbahn sein – nach wie vor eine Herzensangelegenheit der Grünen. Bürgermeister Olaf Scholz (SPD) lässt dagegen kaum eine Gelegenheit aus, um darauf hinzuweisen, dass mit ihm das neue Verkehrsmittel nicht zu haben ist.

Die Grünen haben zwar darauf verzichtet, die Forderung nach der Stadtbahn auf Wahlplakaten zu drucken und damit ein wenig die Schärfe der Auseinandersetzung an dieser Stelle aus dem Wahlkampf genommen. Es gilt die grüne Einsicht, dass es nicht klug ist, allzu stark gegen den beliebten Bürgermeister Wahlkampf zu machen. Manche werfen den Grünen deswegen mangelndes Profil vor. Nur: An der Entschlossenheit, die SPD nach der Wahl in diesem Punkt herauszufordern, fehlt es den Grünen jedoch nicht.

Ein Fünkchen Hoffnung knüpfen manche Parteistrategen ausgerechnet an die Senatsdrucksache zur langfristigen Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes, die Scholz Ende November vorgestellt hat. Der große Plan der SPD, eine neue U-Bahn-Linie U5 von Bramfeld durch die City bis nach Lurup zu bauen, enthält eine bemerkenswerte Leerstelle. Während für die Anbindung Bramfelds und Steilshoops an das bestehende Netz ein Zeitrahmen von 2016 bis 2027 für die Planungs- und Bauphase angegeben ist, fehlt eine entsprechende Konkretisierung für den Rest der Strecke. Vorgesehen ist lediglich eine Machbarkeitsstudie, für die aber interessanterweise noch kein Geld eingestellt ist. Und genau auf diesem Abschnitt – vor allem entlang der jetzigen M5 nach Niendorf – sehen Experten die besten Realisierungschancen für eine erste Stadtbahnstrecke. Zufall oder doch ein Wink mit dem SPD-Zaunpfahl?