

„Wir brauchen einen besseren öffentlichen Nahverkehr aus dem Osdorfer Born“

Große Probleme beim Busverkehr und Warten auf die S6: Verkehrssenator Anjes Tjarks war am 4. März zu Gast bei der Veranstaltung „Mehr Busse für den Born!“. Einige Auszüge:

Moderator Matthias Greulich: Herr Tjarks, die Expressbuslinie 22 wäre ein wichtiger Bus für den Osdorfer Born. Sie sollte ja eigentlich schon länger von Hagenbecks Tierpark bis zum Immenbusch verlängert werden. Wegen Corona ist das verschoben worden. Können Sie einen Startzeitpunkt für die X22-Verlängerung nennen?

Anjes Tjarks: Nein, ich kann ihnen zum X22 jetzt keinen Startzeitpunkt geben. (...) Der X22 ist ein erfolgreicher Expressbus (...) Die Verlängerung des X22 ... hat auch bei uns intern eine relativ hohe Priorität. (...) Sie gucken mich natürlich zu Recht an und sagen, ich will den X22, aber ich hätte ihn gerne auch pünktlich im Takt. Und jetzt gucken Sie sich den Verkehr an, wo die Linie langfährt: Von Jenfeld über den Eppendorfer Markt über Hagenbecks Tierpark nach Stellingen soll der dann zu Ihnen fahren. Da sind ganz schön viele Engstellen dazwischen, und da sind auch Engstellen, da könnte ich eine Busspur reinlegen, aber dann kann ich Ihnen schon sagen, welche anderen Teile der

Stadt rumjaulen. Das zu planen, ist eben nicht ganz so einfach, das muss man einfach wissen. Und die Alternative ist, dass wir ein ganz anderes Buskonzept in Hamburg machen. Wir haben momentan das Konzept, dass die Busse quasi durch die ganze Stadt gehen, und dafür gibt es auch Gründe. Die meisten gehen ja irgendwie durch die Mönckebergstraße, Steinstraße, zum Hauptbahnhof und fahren dann auf der anderen Seite weiter. Der Drei er fährt ja auch zum Kraftwerk Tiefstack und hat auch noch eine Funktion auf der anderen Seite vom Hauptbahnhof. Das ergibt auch einen Sinn, aber es führt eben auch dazu, dass Sie diese Verspätungsübertragung haben. Das kann man versuchen zu verbessern, es wäre aber unredlich zu sagen, man kann es so einfach auflösen.

Ein Laie wie ich fragt sich: Warum teilt man den X22 nicht einfach und lässt ihn aus dem Zentrum nach Jenfeld pünktlich fahren und pünktlich an den Osdorfer Born?

Natürlich können Sie so eine Buslinie brechen, wenn Sie wollen. Nur, der

Punkt ist, dass Sie nicht nur Fahrbedürfnisse in Jenfeld und bei Ihnen im Osdorfer Born haben, sondern auch dazwischen. Und die Leute sagen, warum ist denn die Buslinie jetzt unterbrochen? Ich bin auch da immer lang gefahren, und meistens ist das sogar so, dass in der Stadt mehr Leute mit so einem Bus fahren als in den äußeren Gebieten der Stadt, und dass Sie deswegen bei den meisten da eher auf negative Erfahrungen treffen. Das ist eine Abwägungsfrage, der man sich stellen muss. Fakt ist, der X22 ist ein guter Bus. Das ist ja eine Art Nordtangente in Hamburg. Das ist etwas, was wir brauchen, nämlich tangentielle Verbindungen, und deswegen macht es schon Sinn, das auch umzusetzen. Und wie gesagt, wenn ich Ihnen vier Buslinien aufzählen würde, die ich gerne hätte, dann wäre der X22 in der Verlängerung dabei.

Nun soll etwas Neues kommen, und das soll mit Leichtigkeit funktionieren, es soll schneller sein, und irgendwie etwas mit Frankreich zu tun haben. Können Sie uns so mit zwei, drei Sätzen sagen, was das Hochleistungsbussystem sein wird?

Ohne Wasser in den Wein gießen zu wollen, möchte ich sagen, wo wir stehen. Wir stehen noch nicht bei der Abnahme der technischen Machbarkeit. Wir sind noch nicht bei der Ob-Entscheidung. Das ist ein wichtiger Punkt. (...) Wir sind extra nach Lyon gefahren, ich musste mir das auch mal angucken. Das ist eine Idee aus Frankreich, dass man quasi ein Bus system mit „haut niveau de service“, also mit hohem Service-Niveau hat, wo Sie im Prinzip auf eigenen Busspuren unterwegs sind – mit einem engen Takt, mit einem eigenen Design, mit einem hohen Komfort, weil sie viele Sitzplätze haben – und tat-



Foto: Christopher von Savigny

Matthias Greulich (Westwind), Senator Anjes Tjarks, Frieder Bachteler (Westwind)



Vollbesetzter Saal

sächlich Menschen in großem Umfang transportieren können. Das ist eine grundsätzliche Überlegung und wir lassen für diese Straßen prüfen, ob das attraktiv ist.

Der Mitveranstalter, die Verkehrsiniziativ „StartenBahn:West!“, hat an einigen Beteiligungsveranstaltungen teilgenommen. Die letzte ist mehrfach verschoben worden, weil weitere Verkehrsmodellierungen nötig seien.

Aus welchen Gründen?

Die Veranstaltung ist deswegen verschoben worden, weil die Ergebnisse noch nicht vorliegen. Ich möchte da ein bisschen ausholen, damit Sie die Zusammenhänge verstehen und das bewerten können. Aus meiner Sicht ist völlig klar: Wir brauchen einen besseren öffentlichen Nahverkehr aus dem Born, aber auch aus dieser Ecke der Stadt – also alles, was zwischen S1 und S2, der ehemaligen S21, liegt. In diesem Trichter liegen ja die Stremannstraße, Bahnenfelder Chaussee, Luruper Chaussee und Luruper Hauptstraße, die StreBaLu. Das ist so eine typische Schneise.

Was so ein Verkehrssenator gerne tut, wenn dann nachts alle Kinder schlafen: Ich studiere den Plan dieser Stadt und überlege, was kann man noch so bauen. Da sieht man: Da ist eine Lücke. Und jetzt ist die Frage, wie organisieren wir da etwas? Und da kommen im Kern zwei Themen zusammen. Das ist eine S-Bahn, die S6, und das ist ein besseres Bussystem. (...) Wir wollen den öffentlichen Nahverkehr in diese Richtung verbessern, und zwar deutlich, und ich bin hier nicht nur Ver-

kehrssenator, sondern Mobilitätswende-Senator, und genau aus dem Grund will ich das auch wirklich. (...) Eine Bahn bauen Sie am Ende dann glaubwürdig, wenn sie wissen, dass der Bund sich an der Finanzierung beteiligt, weil das natürlich ein Milliardenprojekt ist. (...) Da gibt es dieses berühmte Nutzen-Kosten-Verhältnis. Das heißt, wir müssen dem Bund erklären, dass diese S-Bahn einen Nutzen hat, weil sie viele Fahrgäste hat, und dieser Nutzen, das ist wichtig, höher ist als die Kosten. Dann kriegen wir Geld. Das haben wir bei der U5 geschafft. Da ist der Nutzen-Kosten-Faktor über 1, nämlich bei 1,23, und ich habe das mal für die S6 errechnen lassen, und da war der bei 0,88. Das heißt, wir sind noch nicht bei der Eins.

Kampf für Busspuren

Was folgt daraus für die Busverbindungen?

Wenn Sie zum jetzigen Zeitpunkt den Bund fragen und sagen: Pass mal auf, ich würde da gerne eine S-Bahn bauen, ab (...) 2033, und vorher würde ich gerne den Busverkehr ausbauen. Dann sinkt im ersten Schritt der Nutzen der S-Bahn, denn Sie haben ja schon ein gutes Bussystem. Das

heißt, der Zusatznutzen der S-Bahn wird nicht zwingend größer. Und das müssen wir jetzt mit dem Bund diskutieren. Denn wenn man so lange braucht, um eine S-Bahn zu bauen – so ist das leider in Deutschland, und ich würde gerne alle Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung, der Baubeschleunigung, der Umsetzungsbeschleunigung, der Finanzierungsbeschleunigung ausschöpfen –, dann kann es ja nicht sein, dass man keinen zusätzlichen Bus fahren lassen darf, weil sonst die S-Bahn nicht mehr kommt. (...) Aber das muss man halt mit dem Bund im Detail besprechen, und der Bund hat 350 dieser Projekte und guckt nicht zwingend als erstes auf unser Problem. Und deswegen sagen wir jetzt, zum einen wollen wir mit der S-Bahn loslegen, zum anderen wollen wir gucken, was machen wir mit dem Busverkehr. (...) Faktisch haben wir gerade das Problem, den Busverkehr aufrecht zu erhalten, so wie er jetzt ist. Das ist unser erstes Problem, und das müssen wir miteinander besprechen, auch mit Ihnen. (...) Wenn wir zum Beispiel sagen, okay, wir nähern uns der Idee von Busspuren, dann haben wir zwei Projekte, die umgesetzt werden müssen: Das ist die Luruper Hauptstraße und das, was unter der Sternbrücke passiert. Ja, ich sage jetzt mal offen, wenn Sie Busspuren wollen, dann brauche ich Sie auch an meiner Seite. Es ist nicht so, dass alle in der Stadt Hurra



50 Jahre altes Versprechen: U-Bahn für Osdorf und Lurup

schreien, wenn wir überall Busspuren hinlegen würden. Das kann ich Ihnen aus Erfahrung aus anderen Projekten sagen – ich sehe dann, dass viele Leute sich dann umentscheiden, sich in



Ilona Schulz-Müller (Initiative Bahrenfeld auf Trab)

die Büsche schlagen und nicht dafür kämpfen. Auch das ist eine Wahrheit. Man muss dann miteinander verabreden, dass man das auch wirklich will.

Ich glaube, hier im Saal rennen Sie offene Türen ein, wenn Sie Busspuren bauen lassen. Was halten Sie denn von Pop-up-Busspuren auf der StreBaLu? Sie haben ja an der Steinstraße gezeigt, dass Sie es können. Ja, ich bin ein Fan von Pop-up-Maßnahmen, auch beim Radverkehr. Die haben ihren Sinn – manchmal. Ein Beispiel: Ich habe mir am Anfang meines Daseins als Verkehrssenator überlegt, mach ich so eine Pop-up-Bikelane auf die Max-Brauer-Allee, und das habe ich dann verworfen. Warum? Weil es für eine Verwaltung ein hoher Aufwand ist, sowas zu machen, und wenn sie dann anderthalb Jahre später das Ding ohnehin umbauen, dann macht das keinen Sinn. Das ist doppelte Arbeit. Am Jungfernstieg haben wir das gemacht, das hieß jetzt nicht so, sondern vorgezogene Maßnahme, weil das natürlich eine sehr prominente Straße ist, und auf der Steinstraße haben wir es deswegen gemacht, weil wir einfach den Druck hatten, dass wir die Mönckebergstraße wegen des U3-Haltestellenumbaus sperren mussten. Und dann mussten 120 Busse pro Stunde über die Steinstraße fahren, und das

hat natürlich auch geholfen zu beweisen, dass das geht. (...) Was wären denn erste Schritte? Wir müssen die Luruper Hauptstraße, die kaputt ist, sowieso bearbeiten. (...) Und wenn

man da dann baut, muss man sich überlegen, was. Das wäre das eine Thema, und das zweite Thema ist die Sternbrücke. Das ist dann die Verlängerung mit der Bürgerbeteiligung. (...) Auf der Stresemannstraße und an der Max-Brauer-Allee wird Bürgerbeteiligung stattfin-

den, und trotzdem wird es nicht ein Wünsch-dir-was sein. (...) Wenn ich die Leute an der engeren Brücke frage, würden die am liebsten daraus, ich weiß nicht, zwei Fahrspuren machen, aber dann kriege ich einen X3 und Dreier-Bus da nicht durch, jedenfalls nicht so, dass er nicht im Stau steht. Und deswegen werde ich da die Interessen anderer Verkehrsteilnehmer auch mitberücksichtigen müssen. (...) Wir werden das 2027 umbauen, weil 2026 die Brücke eingeschoben wird, und danach wird es eine neue Straße geben müssen.

"Genau ein Schuss, und der muss dann auch sitzen"

Ja, der Leidensdruck auf der StreBaLu ist hoch. Bei NahverkehrHamburg gibt es ein schönes Interview mit dem Verkehrsplaner Arne Witte. Der sagt, das ist eigentlich eine ganz große Verschwendug, dass die Busse so viel im Stau stehen. (...) Fahrer sind knapp. Busse sind knapp, wie wir gehört haben, und wir leisten uns den Luxus und schicken diese Busse im Stau durch die StreBaLu.

Ich habe mir die StreBaLu nicht ausgedacht, so wie sie ist. Man muss jetzt damit umgehen, und mein konkretes Petition wäre: Es gibt zwei konkrete Baumaßnahmen, und bei diesen Baumaßnahmen muss man sich

entscheiden, in welche Richtung man geht. Wir werden ja nicht die ganze Stresemannstraße bis zur Sternbrücke runter neu bauen, die ist ja in Teilen, etwa an der Stadionstraße, gerade erst hergestellt worden. Das wäre auch volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen. (...) Ich bin hier angetreten als Mobilitätswendesensor und will Ihnen nur sagen, es gibt ganz viele Menschen, die das anders sehen, und deswegen bin ich mir auch nicht sicher, ob die Strategie, jetzt maximal anzukündigen, das über zehn Jahre zu bauen, dann aber nicht zu wissen, wie das mit der S6 funktioniert, die richtige Strategie ist. Mein Thema wäre eher zu gucken, wie kriegen wir die S6 hin. Das bedeutet, wir brauchen ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer als 1, daran müssen wir arbeiten. Das muss zusammengehen mit einer Verbesserung des Busverkehrs auf der StreBaLu, und das muss wiederum einhergehen mit Werkstattkapazitäten, Abstellkapazitäten für die verfügbaren Busse und nach Möglichkeit natürlich mit einer besseren Tarierung, dass die Busse in vernünftigem Abstand kommen.

Paula Klingmann (StartenBahn:West!): Was ich völlig irrsinnig finde ist, dass vierspurige Straßen nur zweispurig sind oder zweispurige Straßen nur einspurig, weil immer alles zugeparkt wird. Und das ist auch auf der StreBaLu so. Da gibt es einen großen Bereich, da stehen keine vier Fahrspuren mehr zur Verfügung. Ich denke, dass man da auch konsequenter vorgehen und sagen müsste, dass Leute hier keine Autos mehr parken, sondern man dafür eine Bus-



Fotos: Karin Hahn

spur hat. Das zweite ist: Pop-up-Busspuren. Sie haben ja gesagt, sie haben in der Steinstraße gute Erfahrungen gemacht. Sie haben es erst mal aus der Not eingerichtet und dann konnten Sie beweisen, dass es geht. Da bin ich der Meinung, wenn man jetzt mit Pop-up-Busspuren anfängt, hier in der StreBaLu und dort, wo es bereits vier Fahrstreifen gibt, jeweils zwei wegnimmt und es erstmal ausprobiert, dann kann man doch auch parallel eine Studie laufen lassen und kann beweisen, dass es gut, notwendig und sinnvoll ist.

Ich will Ihnen sagen: Zustimmung zum Thema Raumverteilung. Zum Thema „Kann man das jetzt einfach alles so umwidmen und ist das dann auch erfolgreich?“ will ich Ihnen nur sagen, Sie haben da genau einen Schuss, und der muss dann auch

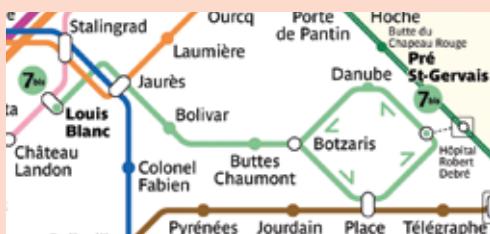
sitzen. (...). Ich will nicht immer das Problem an die Wand malen, aber ich mache das seit dreieinhalb Jahren und weiß, was das bedeutet, wenn Sie Straßen so umbauen. Sie brauchen dann zum Beispiel auch gleichzeitig viel mehr Busse. (...) Entlang dieser Achse werden unglaublich viele Wohnungen gebaut. (...) Jetzt wird auch noch ein Holstenquartier gebaut, die neue Mitte Altona zwei, dazu sämtliche Flächen, die ich die Deckel-Entwicklungsflächen nenne, die Science City und was bei Ihnen hier noch alles gebaut wird. Das heißt, ich habe eine Siedlungsentwicklung, und wo wollen die Leute hin? Die wollen mehrheitlich in die Stadt. Das heißt, das Bedürfnis, um das plastisch zu machen, dass Menschen die Sternbrücke unterqueren, wird steigen, weil es einfach viel mehr Menschen gibt.

Wie kann ich die Mobilitätswende dann organisieren? Rein logisch nur dadurch, dass dort mehr Busse fahren. Aber die Busse, die da jetzt fahren, sind großenteils auch schon voll. Das heißt, ich brauche da mehr Busse. (...) Und deswegen sieht unser Zielszenario zum Hamburg-Takt auch vor, dass unterhalb der Sternbrücke im Jahr 2030 86 Busse die Spitzenstunde fahren. Da sind ein paar 15er dabei, aber die meisten Busse fahren auf der Stresemannstraße, nicht alle von hier, sondern wir wollen zum Beispiel auch einen X1 über die Osdorfer Landstraße führen. (...) Wir wollen ja nicht nur die mitnehmen, die jetzt zusätzlich dazukommen, sondern auch ein paar, die dann vielleicht das Auto stehen lassen.

Protokoll: Matthias Greulich

Der Faktor ist der falsche Ansatz

Kommentar



Letztes Jahr war ich einige Tage in Paris. Wir wohnten ziemlich weit vom Zentrum entfernt und mussten jedes Mal von einer der großen Metrolinien umsteigen in eine Linie, die nur sieben Stationen umfasste und nur zwischen diesen Stationen hin- und herfuhr. Es geht um die grüne Linie 7bis in diesem kleinen Ausschnitt aus dem Metro-Netz.

Bei der Veranstaltung mit Verkehrssenator Tjarks stellte ich mir die Frage, ob jene isolierte Metro-Linie nach den Maßstäben der deutschen Verkehrspolitik wohl den berühmten Faktor „1“ erreicht hätte. Eher nicht: Wir haben sie häufig benutzt und die Waggons waren nicht immer voll

besetzt. Aber: Diese Linie ist wichtig für die BewohnerInnen dieses Außenbezirks der Stadt, sie gibt ihnen die Möglichkeit, schnell und komfortabel dorthin zu kommen, wo hin sie wollen oder müssen, und dabei die Stadt nicht mit noch mehr Autoverkehr zu belasten.

Mir ist bei der Diskussion um die S6 und das Hochleistungsbussystem deutlich geworden, dass die Maßgabe, eine Linie des öffentlichen Nahverkehrs müsse einen Nutzen-Kosten-Faktor von mehr als „1“ erreichen, müsse sich also „rentieren“, nicht sachdienlich ist. Ich kritisiere damit nicht die Position des Senators – ich bin im Gegenteil der Meinung, dass er das Konzept, das er *unter den gegebenen Bedingungen* verfolgt, überzeugend vertreten hat. Aber die gegebenen Bedingungen entsprechen nicht unbedingt den Bedürfnissen der Menschen und sie sind nicht ge-

geben, sondern *gemacht!* Die Vorgaben orientieren sich unter anderem an zwischen Bund und Ländern ausgehandelten finanziellen Verteilungsschlüssen und folgen somit nicht unbedingt den sachlichen Gegebenheiten und Bedürfnissen vor Ort.

Nach welchen Maßstäben „rentiert“ sich ein Kinderspielplatz, welchen Nutzen-Kosten-Faktor erreicht ein Park, eine öffentliche Toilette, eine Straße zu einem abgelegenen Ort? Im Zusammenhang mit dem Bahnstreik vom 7.3.24 nannte der Kommentator in den „Tagesthemen“ einen funktionierenden Bahnverkehr „einen Teil der Daseinsfürsorge“. Er hat Recht, und das muss auch für den ÖPNV gelten. In diesem Sinne muss die Debatte weitergeführt werden – die in Teilen sachfremden Grundsätze der Verkehrsplanung müssen in Frage gestellt und gegebenenfalls geändert werden.

Frieder Bachteler