Röhrender Horch

taz 10.4.2014

NAHVERKEHR Senat und Hochbahn wollen 30 Kilometer U-Bahn für 3,5 Milliarden Euro in den Hamburger Untergrund bohren. Der Zeitplan bleibt ist vage, die Finanzierung unklar

VON SVEN-MICHAEL VEIT

Der Hamburger Senat lässt baggern-koste es, was es wolle. In 25 Jahren rund 30 Kilometer neue U-Bahnen für mindestens 3,5 Milliarden buddeln, ist der Kern des Verkehrskonzepts, das Verkehrssenator Frank Horch (parteilos) und Günter Elste, Vorstandschef der Hamburger Hochbahn (HHA) am Mittwoch im Rathaus präsentierten. Es sei ..ein Konzept für Generationen", schwärmte Horch über die Röhre. Wie es umgesetzt und finanziert werde solle, müsse jedoch "in den nächsten Jahren sorgfältig geprüft werden".

Nach den Vorstellungen von Senat und Hochbahn soll eine neue U-Bahnlinie U5 in den Hamburger Untergrund gebohrt werden. Die Trasse soll von Bramfeld über Steilshoop zur Sengelmannstraße führen und von dort südwärts durch die City Nord, den Stadtpark, Uhlenhorst und St. Georg zum Hauptbahnhof. Danach sind zwei Varianten denkbar: unter der Grindelallee zum Siemersplatz und dann westlich über die Arenen im Volkspark nach Lurup. Die südliche Variante: durch die Innenstadt über Ottensen zu den Arenen und weiter nach Lurup.

Die Details sollten "in der nächsten Legislaturperiode in einer Machbarkeitsstudie untersucht werden", so Elste, mit einem ersten Spatenstich sei frühestens Mitte nächsten Jahrzehnts zu rechnen. Deshalb könnten mittelfristig mehrere ergänzende Maßnahmen zuvor realisiert werden. Dazu zählen zwei neue Haltestellen der U1 in der Rothenbaumchaussee an der Universität und in Oldenfelde im Hamburger Osten. Die U4 könnte um eine Station nach Osten bis zur Horner Geest verlängert werden und nach Süden unter der Elbe hindurch nach Wilhelmsburg. Zudem würde der lange diskutierte S-Bahnhof Ottensen entstehen.

Mit diesem Konzept wollen Senat und Hochbahn die Konsequenz ziehen aus ihrer Einschätzung, dass eine oberirdische Stadtbahn an Bürgerprotesten und Volksbegehren scheitern würde. "Eine Stadtbahn bekommen wir 14 Tage nach St. Nimmerlein", sagt Elste, der selbst aber "weiterhin begeistert von der Stadtbahn ist". Hier gehe es aber um ein realistisches Vorgehen: "Uns sitzt das Wachstum im Nacken." Seit Jahren steigen die Passagierzahlen im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) Jahr für Jahr um zwei bis drei Prozent.

Hinzu kämen ökologische Erfordernisse: "Luftreinhaltung und drohender Verkehrsinfarkt – wir haben Handlungsdruck", so Elste.

Von "unterirdischer Verkehrs-

politik" sprechen die Grünen. Bei der vorgelegten Planung "stehen Kosten und Nutzen in keinem Verhältnis", kommentiert Fraktionschef Jens Kerstan. Die angekündigte U5 sei "alles andere als realistisch", glaubt der grüne Verkehrspolitiker Till Steffen.

"Weniger, teuer, später", resümiert die CDU, die im Februar ein Konzept für ein Stadtbahnnetz vorgestellt hatte. Mit 2,7 Milliarden Euro für 93 Kilometer wäre es dreimal länger und deutlich billiger als die Senatspläne.

Von "unterirdischer Verkehrspolitik" sprechen die Grünen. Bei der vorgelegten Planung stünden Kosten und Nutzen "in keinem Verhältnis"

KOMMENTAR: SVEN-MICHAEL VEIT ÜBER DIE U-BAHN-PLÄNE DER SPD

Unseriöse Verkehrtpolitik

etzt sage noch jemand, dieser Senat habe keine Visionen. In den nächsten zwei Jahrzehnten fünf Elbphilharmonien im Untergrund zu verbuddeln – das ist mal ambitioniert. Locker dreieinhalb Milliarden Euro soll das kosten, pro Kilometer das Fünffache einer Stadtbahn, weitere Preissteigerungen sind möglich. Was den Schluss nahelegt, dass der Grad zwischen Vision und Halluzination ein schmaler ist.

Das Regionalisierungsprogramm des Bundes läuft 2018 aus, Verlängerung offen, Zuschüsse damit auch. Eine solide Finanzierung sieht anders aus. Ab 2020 gilt – im Bund wie in Hamburg – die Schuldenbremse und die Notwendigkeit ausgeglichener Haushalte, das schränkt Finanzierungsmöglichkeiten massiv ein.

Woher also das Geld nehmen, wenn nicht stehlen? Von den Fahrgästen des HVV, die diese Investitionen über zusätzliche Tariferhöhungen bezahlen müssten. Selbst wer ein solches Vorgehen für richtig hält, muss die damit verbundene Gefahr beseitigen, dass

Woher also das Geld nehmen, wenn nicht stehlen? Von den Fahrgästen des HVV höhere Preise eben die Nachfrage abwürgen könnten, zu deren angeblicher Befriedigung sie festgesetzt wurden.

Der Bürgermeister hat die von der Stadtbahn überzeugte städtische Hochbahn genötigt, ein unrealistisches U-Bahn-Konzept vorzulegen, schließlich ist in zehn Monaten Bürgerschaftswahl. Die Machbarkeitsstudie kommt lange nach der Wahl, das Finanzkonzept irgendwann im nächsten Jahrzehnt

Wer mag, nennt das zukunftsorientierte Verkehrspolitik mit langem Atem. In Wirklichkeit ist es schlechte und politisch unseriöse Verkehrtpolitik.

אחווארווכוו חווח חשתבו בחובוודו