

Antrag

**der Abgeordneten Jörg Lüthmann, Jens Kerstan, Antje Möller, Christa Goetsch,
Dr. Willfried Maier (GAL) und Fraktion**

**Haushalt 2004
Einzelplan 6**

Betr.: Für eine moderne Verkehrspolitik in Hamburg

1. Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer/-innen

Die Verkehrssituation in Hamburg ist durch hohe Belastungen der schwächsten Verkehrsteilnehmer/-innen gekennzeichnet. Das Unfallrisiko ist für Kinder in Hamburg erheblich größer als im Bundesdurchschnitt. Die entsprechenden Daten aus Berlin beweisen, dass dies kein Großstadtphänomen ist. Das Risiko, als Opfer eines Verkehrsunfalls schwer verletzt oder sogar getötet zu werden, ist für diejenigen, die sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad in der Stadt bewegen, höher, als es ihrem Verkehrsanteil entspricht. Daraus folgt, dass umgehend eine umfassende Strategie zum Schutz der schwächsten und gleichzeitig stadtverträglichsten Verkehrsteilnehmer/-innen entwickelt werden muss. Diese Strategie muss neben dem Mittel der Verkehrskampagnen verstärkt die Möglichkeiten im Bereich der Verkehrsüberwachung und der baulich-technischen Maßnahmen umfassen. Sie muss sicherstellen, dass Kinder im Straßenverkehr nicht übersehen werden, mehr Querungshilfen über Straßen angeboten werden, also in erster Linie baulich gesicherte Zebrastreifen, Fuß- und Radwege überall in Hamburg von parkenden Autos freigehalten werden, und Autofahrer/-innen disziplinierter fahren. Diese Maßnahmen dienen der Stärkung des Wohnstandorts Hamburg in der Konkurrenz zu Standorten im Umland Hamburgs, weil sie einen wichtigen Beitrag leisten, insbesondere junge Familien in der Stadt zu halten.

1.1 Titel: 6300.526.03 Wissenschaftliche Beratungsleistungen und Gutachten: Aus diesem Titel sind vorrangig die Beauftragung eines Gutachtens „Mehr Sicherheit für Kinder in Hamburg“ und die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) sicherzustellen. Die Bürgerschaft ersucht den Senat, das Gutachten und den Verkehrsentwicklungsplan der Bürgerschaft spätestens im 2. Quartal 2004 vorzustellen.

1.2 Titel 6300.741.01 Neu-, Um- und Ausbau von Straßen: Dieser Titel soll gemäß Entwurf des Haushalts 2004 um 1 Mio. Euro aufgestockt werden. Die aus diesem Titel bezahlten Maßnahmen zum Abbau von Pollern und Absperr-, bzw. Baum-schutzbügeln werden kritisch überprüft, da in der Folge Kfz auch in ausgewiesenen Parkverbotsbereichen so abgestellt werden, dass Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen massiv behindert werden und ihre Sicherheit im Verkehr stark beeinträchtigt wird. Daher werden die Mittel der vorgesehenen Aufstockung des Titels stattdessen auf die Titel 6300.741.02 „Förderung des Radverkehrs“ und 6300.741.82 „Förderung des Radverkehrs, Rahmenzuweisungen an die Bezirke“ übertragen. Die übrigen Mittel für den Neu-, Um- und Ausbau von Straßen (Titel 6300.741.01) sollen schwerpunktmäßig für gesicherte Straßenquerungen und die Schulwegsicherung ausgegeben werden.

- 1.3 Der Senat wird aufgefordert, das Velorouten-Netzkonzept wieder aufzunehmen und zügig vollständig umzusetzen.
 - 1.4 Der Senat wird aufgefordert, weitere Planungen für Maßnahmen aufzunehmen, die das Radfahren auf heute schon stark befahrenen Alltagsstrecken sicher und attraktiv machen, und bis zu den nächsten Haushaltsberatungen darüber sowie über weitere Planungen zur Förderung des Radverkehrs zu berichten.
 - 1.5 Die Kombination von Fahrradverkehr und Nutzung des ÖPNV stellt eine wesentliche Attraktivitätssteigerung für den Fahrradverkehr dar. Der Senat wird daher aufgefordert, sich analog der entsprechenden Beschlusslage Berlins, beim HW dafür einzusetzen, die Sperrzeiten für die Mitnahme von Fahrrädern in U- und S-Bahnen abzuschaffen.
 - 1.6 Die Anlage von Radwegen auf dem Bürgersteig stellt eine häufige Unfallursache dar, wenn Radfahrer/-innen von abbiegenden Autofahrer/-innen übersehen werden. Überdies führt diese Anlage von Radwegen häufig zu Konflikten mit Fußgänger/-innen. Der Senat wird daher aufgefordert, die Benutzungspflicht für Radwege in Hamburg kritisch zu überprüfen, mit dem Ziel, diese im Sinne der Verwaltungsgerichtsurteile zum Heussweg und zur Eppendorfer Landstraße möglichst weiträumig aufzuheben, bzw. durch Radwege zu ersetzen, die von der Fahrbahn abmarkiert werden. Der Senat möge der Bürgerschaft spätestens bis zur Sommerpause 2003 über die Ergebnisse dieser Prüfung berichten.
2. Integration von Menschen mit Behinderungen
Hamburg muss seine Anstrengungen zur Integration von Menschen mit Behinderungen intensivieren. Über den behindertengerechten Ausbau von U- und S-Bahnstationen hinaus ist daher sicherzustellen, dass Straßen, Gebäude und Verkehrsmittel für Menschen mit Behinderungen zugänglich gemacht werden. Bei allen Neu- und Umbauten der öffentlichen Hand muss das Prinzip der Barrierefreiheit durchgängig befolgt werden.
- 2.1 Titel 6300.780.23 Neugestaltung des Jungfernstieges: Die gesamte Maßnahme ist grundsätzlich unter den Vorbehalt des § 22 LHO zu stellen, so dass die Maßnahme erst realisiert wird, wenn der Anteil der privaten Spenden in voller Höhe gesichert ist.
 - 2.2 Bei den Planungen zum Umbau des Jungfernstieges sowie bei der Realisierung der Europapassage ist mindestens ein barrierefreier Zugang zum U-/S-Bahnhof Jungfernstieg planerisch zu sichern.
3. Konsequenter Schutz vor Straßenverkehrslärm
An Hamburgs Hauptverkehrsstraßen wohnen über 114 000 Menschen, die der Gefahr gesundheitsschädlicher Lärmbelastungen ausgesetzt werden. Der Schutz dieser Menschen ist eine umfassende Aufgabe der Behörden für Bau und Verkehr, der Behörde für Inneres und der Behörde für Umwelt und Gesundheit.
- 3.1 Der Senat wird daher ersucht, in Kombination mit realisierbaren Maßnahmen des aktiven Schallschutzes Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu fördern, um in einem überschaubaren Zeitraum zu erreichen, dass keine gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen mehr hingenommen werden müssen.
 - 3.2 Neben kreativen technischen Lösungen des passiven Schallschutzes muss verstärkt aktiver Schallschutz angestrebt werden, d. h. die Lärmemissionen des Straßenverkehrs müssen auf der Verursacherseite minimiert werden. Daher wird der Senat ersucht, ein geringeres Geschwindigkeitsniveau auf Hamburgs Straßen zu erreichen. In der gesamten Stadt darf eine Höchstgrenze von 50 km/h nicht überschritten werden, die durch konsequente Geschwindigkeitskontrollen auch durchgesetzt wird.
 - 3.3 Darüber hinaus wird der Senat ersucht, in Hamburgs Wohngebieten flächendeckend Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit zu sichern.

4. Wirtschaftsverkehr erleichtern

Der Wirtschaftsverkehr ist von essentieller Bedeutung für Hamburg. Er ist und bleibt in Hamburg stark auf den Verkehrsweg Straße angewiesen. Vor allem in der inneren Stadt wird er durch das hohe Autoverkehrsaufkommen in seiner Abwicklung erheblich beeinträchtigt. Daher muss das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel aktiv gefördert werden, um den Liefer- und Ladeverkehr zu erleichtern.

4.1 Der Senat wird ersucht, die Umsetzung von City-Logistik-Projekten, bei denen mehrere Unternehmen ihre Be- und Auslieferungsfahrten im Stadtraum optimieren, zu unterstützen und zu fördern, um Verringerungen an Verkehrsbelastungen in der Stadt zu erreichen.

4.2 Der Senat wird darüber hinaus ersucht, die Einrichtung und den Betrieb von Güterverkehrszentren (GVZ) in Hamburg aktiv zu fördern. Als Schnittstellen zwischen dem überregionalen Fernverkehr und dem regionalen Sammel- und Verteilverkehr entlasten sie innerstädtische Bereiche vom Schwerverkehr und können City-Logistik-Kooperationen zu mehr Erfolg verhelfen.

4.3 Vielfach verursacht jedoch der Wirtschaftsverkehr auch hohe Belastungen für die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt, insbesondere der schwere Lkw-Verkehr. Der Wirtschaftsverkehr muss daher gleichzeitig gefördert und in die Pflicht genommen werden. Der Senat wird daher ersucht, die Einrichtung von Luftreinhaltezone zu prüfen, in die LKW nur einfahren dürfen, wenn sie bestimmte Grenzen von Emissionen an Abgasen und Lärm einhalten. Dadurch soll ein Impuls der Innovation für die LKW-Fuhrparks gegeben werden und eine Entlastung Hamburgs von Emissionen erreicht werden.

5. Öffentlichen Personennahverkehr effektiv fördern

Sowohl zur Förderung des Wirtschaftsverkehrs als auch zur Verbesserung des Wohnstandorts Hamburg und als Maßnahme der Gesundheitsvorsorge insbesondere für die Menschen, die an Hauptverkehrsstraßen wohnen, ist eine gezielte Förderung stadtverträglicher Verkehrsarten des „Umweltverbundes“ erforderlich. Dazu gehört neben der Förderung des Fuß- und Radverkehrs ebenso die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs ist darüber hinaus eine gesetzlich festgestellte Pflicht der Daseinsfürsorge des Staates, der Länder und der Kommunen.

5.1 Titel 6300.741.04: Zur Förderung des ÖPNV gehören schnelle und pünktliche Busse des HW. Busse, die im Stau stehen, sind keine attraktiven Fortbewegungsmittel, sie können mittelfristig Fahrgäste verprellen und zur Nutzung des Pkw animieren. Zur Beschleunigung des straßengebundenen ÖPNV werden nach einer Prioritätenliste im Busnetz des HW weitere Bussonderspuren und Busvorrangschaltungen eingerichtet. Hierfür werden nötigenfalls Mittel aus den bisher nicht in Anspruch genommenen Zuschüssen für Investitionen aus den Hamburg zugeflossenen Regionalisierungsmitteln verwendet.

5.2 Die Einführung einer modernen Stadtbahn bietet die Möglichkeit, vorhandene Lücken des leistungsfähigen schienengebundenen ÖPNV-Netzes attraktiv zu schließen. Die Stadtbahn ist besonders geeignet, Menschen zum Umsteigen auf Verkehrsmittel des ÖPNV zu bewegen, wie Umfragen in Hamburg und die reale Verteilung des „modal split“ in Städten, die eine Stadt- oder Straßenbahn anbieten, immer wieder beweisen. Daher ist die Einführung der Stadtbahn für die Verkehrs- und stadtentwicklungspolitische Zukunft Hamburgs unverzichtbar.

5.3 Die in der Behörde für Bau und Verkehr vorliegenden Unterlagen zur Einführung der Stadtbahn ermöglichen eine umgehende Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für ein Kernnetz. In diese Planungen sollte die Erschließung der HafenCity mittels der Stadtbahn aufgenommen werden. Für die Einführung der Stadtbahn spricht insbesondere, dass auch ihre Förderung durch Bundesmittel auf Grundlage der vorliegenden Kosten-Nutzen-Analyse als gesichert angenommen werden darf.

- 5.4 Es wird ein Ausgabentitel „Zuschuss für den Bau einer Stadtbahn in Hamburg“ eingerichtet mit einem Ansatz in Höhe von 2 500 000 Euro und einer VE in Höhe von 30 000 000 Euro. Zur Finanzierung werden neben den Zuwendungen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auch Regionalisierungsmittel sowie zurückgestellte Einnahmen aus den Mittelzuweisungen gemäß § 8 RegG eingesetzt.
- 5.5 Der Senat wird aufgefordert, der Bürgerschaft die Vergleichsdaten für die Kosten-Nutzen-Relation einer modernen Stadtbahn zur Anbindung der Hafencity an den Öffentlichen Personennahverkehr und derjenigen Verkehrsträger, die die Baubehörde als Alternative für die Hafencity geprüft hat, noch innerhalb des 1. Quartals 2004 vorzulegen.
- 5.6 Die Linie der heutigen R 10, ehemals S 4 zwischen Hamburg Hbf und Ahrensburg/Bad Oldesloe, weist bekanntlich starke Qualitätsdefizite aus, was Pünktlichkeit, Fahrzeuge und Ausstattung der Infrastruktur betrifft. Dieses Angebot schöpft nicht annähernd das Potenzial an möglichen Fahrgästen für den ÖPNV an dieser Strecke aus. Ganz im Gegenteil ist es im derzeitigen Zustand geeignet, Fahrgäste zu verprellen und zur Nutzung des Pkw zu animieren. Die Bürgerschaft ersucht den Senat, den diesbezüglichen einstimmigen Beschluss des Bau- und Verkehrsausschusses (s. Drs. 17/3183) zügig umzusetzen und noch innerhalb des 1. Quartals 2004 zu berichten.