

Antrag

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

**Haushaltsplan-Entwurf 2005/2006
Einzelplan 6**

Betr.: Verkehr in Hamburg sicher, attraktiv und umweltfreundlich organisieren

1. Sicherheit für Kinder erhöhen

Das Unfallrisiko ist für Kinder in Hamburg erheblich größer, als im Bundesdurchschnitt. Die entsprechenden Daten aus Berlin beweisen, dass dies kein Großstadtphänomen ist. Deshalb muss als Sofortmaßnahme mindestens die Sicherung der Schulwege verbessert werden, wofür mehr Querungshilfen über Straßen zu schaffen sind. Daher sind die Mittel des Titels 6300.741.01 „Neu-, Um- und Ausbau von Straßen“ vorrangig zur Schaffung neuer gesicherter Straßenquerungen und für weitere Maßnahmen zur verbesserten Schulwegsicherung zu verwenden. Der Titel wird jedoch nicht um 1 Mio. Euro erhöht, sondern auf dem Niveau von 3,4 Mio. Euro belassen. Da die in der vergangenen Legislaturperiode maßlos betriebene Entfernung von Pollern nun eingestellt wurde, stehen für die Erfüllung der tatsächlichen Aufgaben ausreichend Mittel zur Verfügung.

2. Radverkehr fördern

Die Förderung des Radverkehrs dient der Entlastung von Hamburgs Straßen, schont die Umwelt und fördert die Gesundheit der Fahrradfahrenden. In diesem Sinne hat Senator Freytag die Schirmherrschaft über den Wettbewerb „Mit dem Rad zur Arbeit“ übernommen und dies ausdrücklich mit Hinweisen auf steigende Benzinpreise und sich abzeichnende Klimaveränderungen begründet.

Dieser Einsicht widersprechend erfüllen viele Radwege in Hamburg nicht die Ansprüche des Radverkehrs sowie entsprechender Gesetze und Normen. Daher wird der Senat ersucht, seinen richtigen Einsichten über die Bedeutung des Radverkehrs für Hamburg durch folgende Maßnahmen Rechnung zu tragen:

2.1 Die Titel 6300.741.02 „Förderung des Radverkehrs“ und 6300.741.82 „Förderung des Radverkehrs, Rahmenzuweisungen an die Bezirke“ werden mit je 1 Mio. Euro ausgestattet.

Gerade die Radwege in der Zuständigkeit der Bezirke, nämlich jenseits der Hauptverkehrsstraßen sind für den Alltagsradverkehr besonders attraktiv und daher gezielt zu fördern. In vielen Fällen bietet sich an, Radwege durch Abmarkierungen auf der Fahrbahn zu schaffen. Diese Maßnahme ist schneller und kostengünstiger umsetzbar als der Bau neuer bzw. die bauliche Verbesserung bestehender Radwege auf dem Bürgersteig.

2.2 Der Titel 6300.742.08 „Bau von Velorouten“ wird unter dem Namen „Aufbau eines Netzes von Alltagswegen für den Fahrradverkehr“ wieder eingerichtet und mit 700 Tsd. Euro ausgestattet.

Da insbesondere die Maßnahmen des Sonderprogramms „39 Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses“ (5 200 000 Euro) nicht genau festgelegt und diese zudem in ihrem Rahmen fragwürdig sind, könnten vernünftigerweise Mittel aus diesem Topf für den Bau von Radwegen verwendet werden.

- 2.3 Die Kombination von Fahrradverkehr und Nutzung des ÖPNV stellt eine wesentliche Attraktivitätssteigerung für den Fahrradverkehr dar. Der Senat wird daher ersucht, Verbesserungen für Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im ÖPNV zu prüfen.

3. Öffentlichen Personennahverkehr effektiv und mit Augenmaß 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.

- 3.1 Titel 6300.741.04: Zur Förderung des straßengebundenen ÖPNV werden nach einer Prioritätenliste im Busnetz des HVV weitere Bussonderspuren und Busvorrangschaltungen eingerichtet. Die im Rahmen des „39-Punkte-Programms“ vom 14.09.2004 erklärte Absicht zur Aufhebung der Bussonderspuren am Winterhuder Weg widerspricht diesem Ziel und wird daher nicht umgesetzt.
- 3.2 Der Titel 6300.891.19 „Kostenanteil Hamburgs am Bau der U-Bahn HafenCity-Bramfeld“ wird gestrichen. Der Bau dieser geplanten U-Bahn-Linie belastet Hamburgs Haushalt in einem Ausmaß, dem durch den eingeschränkten verkehrlichen Nutzen nicht entsprochen wird. Das Ergebnis der standardisierten Bewertungsverfahrens belegt dies und schließt eine Bezuschussung der geplanten Maßnahme durch Bundesmittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) aus.
- 3.3 Es wird ein Titel „Zuschuss für den Bau einer Stadtbahn in Hamburg“ eingerichtet mit einem Ansatz in Höhe von 2,5 Mio. Euro und einer VE in Höhe von 250 Mio. Euro, zur Errichtung eines Grundnetzes der modernen Stadtbahn von mindestens 40 km Länge. Zur Finanzierung werden neben den Zuwendungen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auch Regionalisierungsmittel sowie zurückgestellte Einnahmen aus den Mittelzuweisungen gem. § 8 RegG eingesetzt. Mit der Einführung einer modernen Stadtbahn eröffnet Hamburg 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.
- 3.4 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.
- 3.5 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 2005 vorzulegen.

4. Straßenbau angemessen betreiben

Der Titel 6300.771.08 „Grundinstandsetzung und Ausbau der Sengelmanstraße zwischen Dorothea-Kasten-Straße und Hebebrandstraße“ wird auf die erforderlichen Kosten beschränkt, die benötigt werden, um geordnete Linksabbiegebeziehungen vom und auf das Gelände der Evangelischen Stiftung Alsterdorf herzustellen. Der bisher vorgenommene Ausbau der benachbarten Verkehrsknoten hat bereits ausreichend positive Wirkung auf den Verkehrsfluss gezeigt. Überdies wird der 2007 abgeschlossene Bau der S-Bahn zum Flughafen die Straßenverkehrsmengen deutlich reduzieren.

5. A 7-Deckel – Sukzessive Umsetzung des Baus der Überdeckelung

Der beabsichtigte achtstreifige Ausbau der Autobahn erfordert Lärmschutzmaßnahmen, die weit über das bisherige Maß hinausgehen und vom Bund zu finanzieren sind. Der Bund hat seine Zustimmung zur Lärmschutzrealisierung durch einen Autobahndeckel mehrfach positiv signalisiert. Die Mittel des Bundes reichen allein für eine solche Maßnahme nicht aus, es bedarf einer Kofinanzierung durch die Stadt Hamburg. Ein Deckel wäre weder technisch noch finanziell zu einem späteren Zeitpunkt machbar. Wegen des erheblich verbesserten Lärmschutzes und der für die betroffenen Stadtteile städtebaulich erreichbaren Verbesserungen ist der Autobahndeckel eines der wichtigsten städtebaulichen Projekte in Hamburg.

Mit den jetzt vorliegenden Gutachten zur technischen Machbarkeit eines Autobahndeckels und zur Frage der Verwertung zu verlagernder Kleingartenflächen liegt eine von allen akzeptierten Entscheidungsgrundlage vor, die einen Deckel realisierbar bzw. finanzierbar macht. Der Senat wird aufgefordert den schrittweisen Bau der Abdeckung der A 7 unter Berücksichtigung der vorhandenen Gutachten zu realisieren.

5.1 Es wird ein Titel „Deckungsbeitrag Hamburgs zur Realisierung eines möglichst langen, festen Deckels über der A 7 in Bahrenfeld/Othmarschen“ mit 250 Mio. Euro VE eingerichtet. Aus diesem Titel werden auch die Beiträge Hamburgs für die Verlagerung der Kleingärten und die Erschließung der frei gewordenen Kleingartenflächen zu anderen Bauzwecken beglichen.

5.2 Gleichzeitig wird ein Einnahmetitel „Erlöse aus Verkäufen ehemaliger Kleingartenflächen, die auf den Deckel über der A 7 verlagert werden“ eingerichtet. Die Einnahmen dieses Titels werden zweckgebunden gegen die Finanzierungskosten aus dem Titel „Erlöse aus Verkäufen ehemaliger Kleingartenflächen, die auf den Deckel über der A 7 verlagert werden“ gerechnet. So bald die Einnahmen die Aufwendungen des Deckungsbeitrages überschreiten, werden sie ausschließlich zur Aufstockung des Titels „Zuschuss für den Bau einer Stadtbahn in Hamburg“ verwendet.