

# Weniger, besser, sicherer & preis- werter fahren!

Eckpunkte einer Verkehrs-  
konzeption für Hamburg

Joachim Bischoff  
Michael Joho  
Antje Schellner

**DIE LINKE.**  
Fraktion in der  
Hamburgischen Bürgerschaft



# Weniger, besser, sicherer & preiswerter fahren!



## Eckpunkte einer Verkehrskonzeption für Hamburg

Joachim Bischoff  
Michael Joho  
Antje Schellner

Der in dieser Broschüre aufgezeigte Handlungsrahmen zur Beurteilung und – soweit möglich – Beeinflussung der laufenden Umgestaltung des Verkehrs in der Freien und Hansestadt Hamburg basiert auf dem Sofort- und Wahlprogramm der LINKEN zur Bürgerschaftswahl 2008. In vielen Diskussionen und Veranstaltungen zu den einzelnen Bereichen ist diese Konzeption erweitert und konkretisiert worden. Wir danken allen Beteiligten für die vielfältigen Anregungen und kritischen Auseinandersetzungen mit der Verkehrskonzeption der Fraktion. Wir hoffen, dass die hier vorgelegten Eckpunkte zu einer Ausweitung der Diskussion führen und freuen uns über entsprechende kritische Hinweise und weiterführende Anregungen. Unser Ziel ist es, auf Grundlage dieser Debatte im Laufe der Legislaturperiode eine überarbeitete und konkretisierte mittelfristige Verkehrskonzeption vorzulegen.

# Inhalt

<b>Metropolregion Hamburg</b> .....	4
<b>Warum der Verkehr stockt</b> .....	5
<b>LINKS-Verkehr</b> .....	7
Autos & Straßen: weniger & langsamer .....	8
Von der Straße auf die Schiene? .....	10
Linienverkehr mit Schiffen muss sein .....	12
Vorrang für das Fahrrad! .....	12
Fahrräder leihen? .....	14
Den öffentlichen Personennahverkehr stärken .....	14
Nah ist nah und nicht das Mitzocken um europäische Märkte .....	17
Stadtbahn ja, aber mit Übergangslösungen .....	19
»Airport Hamburg«: leiser & umweltfreundlicher Flughafen? .....	20
Kostendeckende Taxitarife .....	21
»Shared Space« - Verkehrsberuhigung mit Zukunft? .....	22
Barrierefrei und unbehindert .....	23
Lärm verhindern, mindestens vor ihm schützen .....	23
Ampel auf grün - für Fußgänger und Radfahrer .....	24
<b>Nahverkehr stärken und die Verkehrsträger in die Pflicht nehmen!</b> .....	25

## 4 Metropolregion Hamburg

In Ballungsräumen und in großen Städten wie Hamburg hat der Autoverkehr zu erheblichen Beeinträchtigungen der Umwelt geführt. In der Metropolregion Hamburg führt zudem der Wirtschaftsverkehr (und zwar nicht nur der An- und Abtransport von Containern) sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene zu einer massiven Belastung vor allem mit Lärm- und Schadstoffemissionen.

Hamburg –  
der Verkehrsknotenpunkt  
im Norden

Die Metropolregion Hamburg ist **der** Verkehrsknotenpunkt im Norden. Hamburg hat den größten Seehafen Deutschlands, verfügt über einen internationalen Flughafen und ist in das Netz der Bundesautobahnen sowie das Schienennetz der Deutschen Bahn AG (DB) eingebunden. All diese Faktoren erhöhen zwar die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts und die individuelle Mobilität, sie führen für die Freie und Hansestadt und ihre BewohnerInnen aber auch zu erheblichen Problemen, sowohl was die Lebensverhältnisse in der Stadt als auch, was die Arbeitsbedingungen der Menschen betrifft.

Bei allen Alternativen zur Minderung oder noch besser zur Beseitigung dieser Verkehrsprobleme spielt der Zustand und der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine ganz besondere Rolle. In Großstädten wie Hamburg ist der ÖPNV das Rückgrat des gesamten Verkehrssystems. Leistungsfähigkeit und Verträglichkeit des Verkehrsknotenpunktes Hamburg müssen auch daran gemessen werden, was die Verkehrsträger dafür tun, Mobilität für alle sozialen Schichten zu gewährleisten, und in welcher Weise sie zur Verringerung der Umwelt- und Klimabelastungen beitragen.

Ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr verringert die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr und führt letztlich zu einer Reduktion der von den Kraftfahrzeugen hervorgerufenen schädlichen Folgen. Aber wie muss ein leistungsfähiger ÖPNV ausgestattet werden, um immer mehr Verkehr von Privatautos auf Busse und Bahnen zu verlagern? Reichen die derzeit vorhandenen Träger des öffentlichen Verkehrs (U- und S-Bahnen, HADAG-Linienschiffe auf der Elbe und im Hafen sowie Busse des HVV) in Hamburg aus, den hohen Zielsetzungen gerecht zu werden oder müssen neue, leistungsfähigere Verkehrsmittel zum Einsatz kommen?

Insbesondere in einem Stadtstaat wie Hamburg ist das Fahrrad als schnelles, kostengünstiges, umweltfreundliches und flexibel verfügbares Verkehrsmittel für die BürgerInnen attraktiv. Eine Stärkung des Radverkehrs ist daher für eine lebenswerte Stadt Hamburg unverzichtbar. Deshalb sollten zügig Radwege und eigene Radspuren ausgebaut, die Mitnahme von Fahrrädern in den Schnellbahnen erleichtert und ausreichend Unterstell- und Anschlussmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden.

Ein zusammenhängendes und aufeinander abgestimmtes Verkehrskonzept ist dringend nötig. Die Bürgerschaftsfraktion DIE LINKE ist während der lau-

fenden Legislaturperiode beständig gefordert, zu den Veränderungen der aktuellen Verkehrsprobleme Stellung zu nehmen. DIE LINKE setzt sich daher vehement für die Entwicklung eines solchen Verkehrskonzeptes ein. Dabei müssen die zahlreichen und vielfältigen Verkehrs- und Stadtteilinitiativen unbedingt einbezogen werden. Die Qualität einer Verkehrskonzeption zeigt sich gerade darin, dass sie von dem Großteil der BürgerInnen mitgetragen wird. Entgegen einer solchen Orientierung hatte sich bereits der allein regierende CDU-Senat in vielen Fällen über die Beteiligung von Stadtteilen und Initiativen hinweg gesetzt. Mit der Regierungsbeteiligung der GAL hat sich diese Praxis nicht verbessert.

Für ein durchdachtes Verkehrskonzept

## Warum der Verkehr stockt

Hamburg verfügt über ein entwickeltes Straßennetz und eine breite Palette öffentlicher Verkehrsmittel. Der öffentliche Personennahverkehr wird zentral über den »Hamburger Verkehrsverbund« (HVV) gesteuert.

Die Hauptprobleme im hamburgischen Gesamtverkehr sind:

- 1. Unzureichende Sicherheit und anhaltende Unfallgefahren im Straßenverkehr.** Der Hauptgrund dafür sind die zu hohen Geschwindigkeiten bzw. die teilweise auf 60 km/h heraufgesetzten Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie zum schnellen Fahren einladende Straßenführungen.
- 2. Zu hohe Kosten für die Benutzung des ÖPNV und mangelnde Anpassung an das wachsende Verkehrsaufkommen.**

Das Preisniveau in Hamburg gehört zu den höchsten im bundesdeutschen Städtevergleich. Vor allem für BürgerInnen mit niedrigem Einkommen (ALG II, Grundsicherung, aber auch RentnerInnen) sowie für SchülerInnen ist die Mobilität wegen des Nichtvorhandenseins eines wirklich günstigen Sozialtickets deutlich eingeschränkt. Die Tatsache, dass die seit Ende 2007 eröffnete S-Bahn-Verbindung nach Stade einen ungewöhnlich hohen Zuspruch erfährt, verdeutlicht: Der ÖPNV wird angenommen und er kann für die gesamte Verkehrsentwicklung durchaus von wachsender Bedeutung sein.

ÖPNV: zu teuer und unzureichend ausgestattet

Die Freie und Hansestadt Hamburg zahlt jedoch zu hohe Beiträge für die bestellten Verkehrsleistungen im HVV an die S- und Hochbahn. Es existieren negative Auswirkungen der geplanten Teilprivatisierung der »Deutschen Bahn AG« (DB AG) auf den Fern- und Regionalverkehr, den HVV sowie den Hafenverkehr. Hinzu kommt, dass die steigenden Fahrgastzahlen nicht zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs geführt haben. Es wurde weder die Fahrtaktfrequenz erhöht noch für eine bessere Anbindung von Groß- und Randsiedlungen gesorgt.

- 3. Der vor allem von der Expansion des Container-Transports ausgehende, erhebliche verkehrspolitische Handlungsdruck.**

- 6 Im November 2008 ist erstmals die Schwelle von 10 Mio. TEU-Containern im Umschlag überschritten worden. Davon wurden rund 1,8 Mio. über die Schiene transportiert. Der Anteil des Bahntransports (2006: 38,9 Mio. t) von und zum Hamburger Hafen liegt, bezogen auf den Gesamtumschlag (2006: 134,9 Mio. t), bei knapp 30%. Damit verfügt Hamburg im Vergleich mit anderen europäischen Seehäfen über die höchste Rate beim Eisenbahnhinterlandtransport.

**Containerumschlag als Herausforderung**

Basierend auf der Gesamtumschlagsprognose für den Hamburger Hafen, die für das Jahr 2015 einen Containerumschlag von 18,1 Mio. TEU erwartet, würde die Hafenbahn im Jahre 2015 ein mit der Hafen- und Verkehrswirtschaft abgestimmtes, geschätztes Transportvolumen von 4,5 Mio. TEU zu bewältigen haben. Wir gehen davon aus, dass die deutliche Korrektur im erwarteten Containerumschlag für das Jahr 2009 keine leichte Delle bleiben wird. Gleichwohl wird der Warenumschlag im Hafen eine Herausforderung für die sozial- und umweltverträgliche Umgestaltung des Verkehrssystems bleiben. Angesichts der Herausforderungen sowie sich abzeichnender Kapazitätsengpässe im Hafenbahnnetz und im Netz der »DB Netz AG« geht es um einen Masterplan des Verkehrswegeausbaus, mit erheblichen Rückwirkungen auf die Lebensqualität der gleisnahen AnrainerInnen.

**4. Die mangelhafte Umsetzung der Radverkehrsstrategie.**

Obwohl das Fahrrad als integrierter Bestandteil des Gesamtverkehrssystems angesehen wird, klagten Hamburgs FahrradfahrerInnen zu Recht seit Jahren über den mangelhaften Zustand des 1.800 km langen Radwegenetzes. Jeder zweite Radweg sei in einem desolaten Zustand, kritisiert beispielsweise der »Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club« (ADFC). Vorhandene Radwege werden, von der Stadt toleriert, als Autoparkplätze genutzt und dadurch blockiert. Hamburg gehört hinsichtlich der Radwege zu den am schlechtesten ausgestatteten Städten Deutschlands.

**5. Hohes Pendleraufkommen vor allem während der Hauptverkehrszeiten.**

Das unzureichende Wohnungsangebot in der Stadt, aber auch viele Probleme im Wohnumfeld haben dazu beigetragen, dass BürgerInnen in die Randbezirke und nach Schleswig-Holstein und Niedersachsen abgewandert sind. Dies führt in den Spitzenzeiten morgens und nachmittags zunehmend zu Überlastungen sowohl im Straßensystem als auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln.

**6. Lärmzunahme als gesundheitsschädigende Begleiterscheinung von steigendem Verkehrsaufkommen.**

Der Verkehrslärm in Folge des stark angewachsenen Autoverkehrs stellt insbesondere an großen Kreuzungen und mehrspurigen Straßen ein großes Problem in fast allen Stadtteilen dar. Aber auch der gestiegene Schienen- und Luftverkehr führt nachweislich zu gesundheitlichen Schäden.

Angesichts des bedrohlichen Klimawandels und der Schadstoff- und Lärmbelastungen der BürgerInnen geht es darum, Verkehr zu vermeiden bzw. deutlich zu verringern; dort, wo das nicht möglich ist, muss der Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert und effizienter gemacht werden. Zur Verbesserung der Lebensqualität und als Maßnahme der Gesundheitsvorsorge, insbesondere für die Menschen, die an Hauptverkehrsadern wohnen, ist eine gezielte Förderung stadtverträglicher Verkehrsarten des »Umweltverbundes« dringend erforderlich.

Dazu gehören:

1. Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs auf einem für die Menschen tragbaren Preisniveau, vor allem für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen; Umsetzung eines diesen Namen verdienenden Sozialtickets und kostengünstiger Schüler- und Rentner tarife.
2. Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr, insbesondere durch tempo-reduzierende Maßnahmen.
3. Förderung des Fuß- und Radverkehrs, vor allem durch den Ausbau und die Pflege des (Rad-) Wegenetzes und die Anlage von Radfahrstreifen.
4. Schutz vor gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen als umfassende Querschnittsaufgabe; ein AnwohnerInnen schonendes Verkehrsleitsystem und Umsetzung von nachhaltigen Lärmschutzmaßnahmen.
5. Intensivierung der Anstrengungen zur Integration von Menschen mit Mobilitätseinschränkung. Über den barrierefreien Ausbau von U- und S-Bahn-Stationen hinaus ist sicherzustellen, dass Straßen, Gebäude und Verkehrsmittel für Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen, aber auch für Kinderwagen zugänglich gemacht werden. Bei allen Neu- und Umbauten der öffentlichen Hand muss das Prinzip der Barrierefreiheit und Sehbehindertenfreundlichkeit durchgängig befolgt werden.
6. Umsetzung einer intelligenten Ampelschaltung zugunsten der RadfahrerInnen und FußgängerInnen sowie zur Verminderung des unnötigen Stoßverkehrs mit erhöhtem Benzinverbrauch, Lärm und Abgasemissionen.
7. Zügige Lösungen zur zuverlässigen Verkehrsanbindung (dichte Frequenz)
  - a) von städtischen Großsiedlungen in Randlagen,
  - b) aller Wohn-, Industrie-, Gewerbegebiete und Dienstleistungszentren,
  - c) aller Naherholungsgebiete und Freizeiteinrichtungen.
8. Eine Konzentration der Hamburger Hochbahn auf die Dienstleistungen für die Bevölkerung der Metropolregion statt riskanter Investitionen in anderen Bundesländern und im Ausland.

DIE LINKE in der Hamburgischen Bürgerschaft verfolgt einen integrativen Ansatz, um die unterschiedlichen Verkehrssysteme und Verkehrsmittel des ÖPNV mit dem motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehr zu einem ge-

**Verträgliche  
Verkehrs-  
arten fördern**

**Integrativer  
Verkehrs-  
ansatz der  
LINKEN**

8 meinsamen Mobilitätskonzept zu verknüpfen. Um die Klimaziele von Kyoto und weitere sozialökologische Standards zu erreichen, liegt der Schwerpunkt auf einer Entwicklung der ökologischen Dimension des Hamburger Verkehrssystem, also dem öffentlichen Nahverkehr, dem Fahrrad, dem Fußgängerverkehr, Carsharing etc. Es fängt damit an, dass im Hafen anliegende Kreuzfahrt- und Frachtschiffe von Land aus mit Strom versorgt werden, und endet noch lange nicht bei der Forderung, in allen HVV-Bussen und sämtlichen städtischen Fahrzeugen Rußpartikelfilter einzusetzen.

Eine solche Mobilitätskonzeption muss für alle NutzerInnen bezahlbar sein. Daher fordern wir eine sofortige stärkere Finanzierung des ÖPNV aus öffentlichen Zuschüssen. DIE LINKE strebt zudem an, den ÖPNV über eine von allen BürgerInnen zu leistende kommunale Abgabe (Umlage) zu gewährleisten. Den NutzerInnen von öffentlichen Verkehrseinrichtungen und -angeboten ist ein unbedingtes Mitspracherecht einzuräumen (z.B. über Fahrgastbeiräte).

Monopolstrukturen des öffentlichen Verkehrs müssen durch BürgerInnenbeteiligung und parlamentarische Kontrollen aufgebrochen werden. Wir stellen uns nicht gegen den Wettbewerb zwischen konkurrierenden Anbietern, wenn die Vorzüge des Wettbewerbs durch gesellschaftliche Kontrollen gewährleistet werden. Wettbewerb muss reguliert und fair gestaltet werden, und zwar im Sinne ökologischer und sozial verträglicher Nachhaltigkeit.<sup>1</sup>

### **Autos & Straßen: weniger & langsamer**

Nach wie vor genießt das Auto fast überall und durchweg Vorfahrt. Verkehrsunfälle, Staus, Flächenverbrauch und Umweltbelastungen sind die Folge. Die Benachteiligung der FußgängerInnen, RadfahrerInnen und der NutzerInnen des öffentlichen Nahverkehrs muss endlich aufgehoben werden. Immerhin haben 38% der hamburgischen Haushalte kein Auto. Insofern ist die Förderung einer »nichtmotorisierten Mobilität« vorrangiges Ziel alternativer Verkehrspolitik.

Hamburg hat 2008 so viel Geld in den Straßenbau investiert wie seit mehr als sieben Jahren nicht mehr. 104,7 Mio. Euro standen im Gesamthaushalt bereit. Im Vergleich zu 2001 stieg die Zahl der reinen Investitionen von 55,5 auf 79,7 Mio. Euro. Zugleich halbierten sich die Kosten für den reinen Grunderwerb von 8 Mio. Euro im Jahr 2001 auf jetzt 4 Mio. Euro. 19 Hauptstraßen sollen in den Jahren 2008 und 2009 für 50 Mio. Euro saniert werden. Statt Sonderzuweisungen fordern wir eine Verdoppelung der jährlichen Mittel für die Instandhaltung von 30 Mio. Euro auf 60 Mio. Euro. Die LINKE wird die Pro-

---

<sup>1</sup> DIE LINKE steht der über die europäische Ebene vorangetriebenen Deregulierung und Wettbewerbsorientierung sehr kritisch gegenüber. Die Vorgaben der Europäischen Union (EU) gerade für den Verkehrsbereich sind für einen Ausbau der allgemeinen Dienstleistungen keineswegs förderlich. Den Gemeinden müssten deutlich größere Möglichkeiten zur kommunalen Regelung des öffentlichen Personennahverkehrs eingeräumt werden. Darüber hinaus setzt sich DIE LINKE nicht nur für die Erhaltung und den Ausbau von Dienstleistungsbereichen, sondern auch für eine Sicherung der sozialen und tariflichen Mindeststandards ein.



jekte der Instandhaltung und der Zurückdrängung des Investitionsrückstaus 9  
kritisch begleiten. Wir fordern:

- das Geschwindigkeitsniveau auf Hamburgs Straßen zu mindern. In der gesamten Stadt darf eine Höchstgrenze von 50 km/h nicht überschritten werden, die durch konsequente Geschwindigkeitskontrollen auch durchgesetzt werden muss.
- in Hamburgs Wohngebieten flächendeckend Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit zu verankern;
- die Freihaltung der Fuß- und Radwege in Hamburg von parkenden Autos.

Der Einführung einer **City-Maut** stehen wir kritisch gegenüber. Sie wäre mit einem technisch überaus aufwändigen und sehr kostspieligen System verbunden. Die Notwendigkeit dieser Investition ist fraglich. Alternative Verkehrssysteme gegenüber dem PKW-Verkehr zu stärken, ist in vielerlei Hinsicht sinnvoller als restriktive Mittel festzuschreiben. Das Instrument eines schlüssigen Gesamtverkehrskonzeptes ist nachhaltiger und langfristig kostengünstiger.

**Gesamt-  
konzept statt  
City-Maut**

Die **Hafenquerspange** gilt als wichtigstes Straßenprojekt Hamburgs, um den drohenden Verkehrsinfarkt im Hafen und auf angrenzenden Innenstadtstraßen zu verhindern. Doch das bisher vom Senat geplante Finanzierungsmodell mit Privatinvestoren und Mautgebühren für die neue Hafen-Autobahn zwischen der A 1 und der A 7 droht zu scheitern. Grund sind explodierende Baukosten: Ursprünglich sollte die Hafenquerspange knapp 500 Mio. Euro kosten, inzwischen ist von rund einer Milliarde Euro die Rede.

Die Hafenquerspange ist städtebaulich fragwürdig. Die Straße soll eine Bundesautobahn werden. Das bedingt zum einen, dass sie von allen SteuerzahlernInnen und nicht von den HamburgerInnen allein bezahlt werden müsste, zum anderen aber würde eine solche Orientierung mit großzügigen Trassierungen und Querschnitten einher gehen. Die Hafenquerspange ist, auch vor dem Hintergrund der neuen Pläne zur Aufwertung von Wilhelmsburg (Internationale Bauausstellung/IBA und Internationale Gartenschau/IGS im Jahr 2013, Wohn- und Bildungsinitiativen im Rahmen des »Sprungs über die Elbe«), keine akzeptable Lösung. Dass deren bisherige Planung »hohe Kosten – wenig Nutzen – viel Schaden« mit sich bringt, merkte der aus Bürgerinitiativen heraus gegründete und von breiten Bevölkerungsschichten Wilhelmsburgs getragene Verein »Zukunft Elbinsel« schon im November 2007 kritisch an. Aus Sicht der Initiativen ist die Bevölkerung vor Belastungen des stetig steigenden Schwertransportverkehrs rund um die Uhr mit einer Vielzahl von auch kleineren Maßnahmen zu schützen. Das Kernstück der von den Initiativen erarbeiteten Lösungsvorschläge liegt jedoch im Abbau der Verkehrsinseln und Zollstationen, um den Rückstau des Lastverkehrs an der Köhlbrandbrücke zu mindern.

**Hafenquer-  
spange: hohe  
Kosten,  
wenig Nutzen**

Der Schwerlastverkehr ist durch die Sperrung bestimmter Straßenabschnitte aus den Wohngebieten herauszuhalten. Hierzu liegen bereits Lösungsvorschläge u.a. des Vereins »Zukunft Elbinsel« sowie des »Industrieverbands Hamburg« vor.

- 10 Auch die von verschiedenen PolitikerInnen gelobte Verlegung der Reichsstraße auf das für nicht mehr benötigt angesehene Gelände der Hafenbahn wird von größeren Teilen der Bevölkerung kritisch bewertet, zumal die Bahn sich bisher aus Kostengründen weigert, den notwendigen Lärmschutzmaßnahmen zuzustimmen und diese umzusetzen. Ein von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) zu erstellendes Lärmgutachten für Wilhelmsburg konnte aufgrund lückenhafter Datenlieferung vor allem durch das Eisenbahnbundesamt bis zum Herbst 2008 nicht abgeschlossen werden.

Den im Spätherbst 2008 vorgestellten Planungen, die marode, weithin ungeliebte und den Stadtteil zerschneidende Wilhelmsburger Reichsstraße stark zurückzubauen und stattdessen eine neue Schnellstraße oder gar Bundesautobahn längsseits der Eisenbahnschienen zu bauen, stehen wir kritisch gegenüber. Mit einer solchen Querspange und weiteren, den Hafen- und Transitverkehr aufnehmenden PKW- und LKW-Strömen drohen noch größere Belastungen für die BewohnerInnen der Elbinsel.

Die massiven Verkehrsprobleme im Süden Hamburgs drängen auf eine zügige Lösung. Die Abwendung der Hafenuerspange und eine möglichst die unterschiedlichen Interessenlagen integrierende Planung sind sicherlich ein Schritt in die richtige Richtung. Die Erstellung eines schlüssigen Gesamtkonzeptes unter aktiver Einbeziehung der Interessen der Bevölkerung muss das Ziel einer solchen Neuplanung sein. Allerdings müssen bis zur Fertigstellung eines Gesamtkonzeptes und letztlich seiner Umsetzung Übergangsmaßnahmen getroffen werden, um die aktuelle Belastung der Bevölkerung durch den Verkehr zu mildern.

**Gesamtkonzept für Hamburgs Süden**

DIE LINKE fordert daher:

- die Favorisierung der Varianten, die dazu beitragen, den Hafen- und Durchgangsverkehr aus der Mitte Wilhelmsburgs herauszuhalten und die Bevölkerung nicht weiter durch ein hohes Verkehrsaufkommen zu belasten. Das eröffnet nicht zuletzt auch die Möglichkeit, die Wilhelmsburger Reichsstraße zurückzubauen und damit die zerschnittenen Quartiere im nördlichen und südlichen Bereich wieder stärker zusammenzuführen.
- die Beteiligung der Bevölkerung und ihrer Initiativen an allen Planungen, insbesondere auch zur zukünftigen Verkehrsführung; die Entwicklung eines kooperativen Beteiligungsprozesses durch die Behörden. Geheimpapiere und intransparente Verfahren lehnen wir grundsätzlich ab.

**Beteiligung von Bevölkerung und Initiativen**

### **Von der Straße auf die Schiene?**

Nach den Prognosen der VerkehrswissenschaftlerInnen wird der Transportverkehr, insbesondere das Transitaufkommen, enorm anwachsen, während das private Verkehrsaufkommen in etwa gleich bleibt. Insbesondere der LKW-Verkehr wird sich nach gegenwärtiger Vorausschau bis zum Jahre 2050 mehr als verdoppeln.

Mit dem »Masterplan Hafenbahn 2015« liegt ein Beitrag Hamburgs zum bundesweiten Masterplan »Güterverkehr und Logistik« vor. Beim Transport der Güter von und zum Hamburger Hafen kommt den Investitionen der Bahn eine besondere Bedeutung für den Klimaschutz zu. Verglichen mit dem LKW hat die Bahn zum Beispiel auf der Strecke Seehafen-Süddeutschland eine vorteilhaftere Ökobilanz: zwei Drittel geringerer Energieverbrauch und drei Viertel weniger Kohlendioxid ausstoß (CO<sub>2</sub> g/Tonnenkilometer). Damit bietet sich der Transport mit der Bahn an, um den Ausstoß von Treibhausgasen zu verringern. Dort, wo es sinnvoll ist, wie z.B. im Containerfernverkehr oder auch zwischen besonders intensiv genutzten regionalen Verbindungen, ist der Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

**Klimaschutz:  
Bahntrans-  
porte aus-  
bauen**

Die Y-Trasse zwischen der Bahnstrecke Hamburg-Bremen und Hannover ist trotz heftiger Widerstände in Planung. Der Bundesverkehrsminister hat zugesagt, dass das Projekt in den Investitionsrahmenplan bis 2010 aufgenommen wird. Das heißt, der Bund übernimmt in einem ersten Schritt die Planungskosten, die sich auf rund 50 Mio. Euro belaufen sollen. Das ist eine sehr wichtige Weichenstellung für den Hinterlandverkehr aller norddeutschen Häfen, also auch für Hamburg. Ohne diese neue Hochgeschwindigkeitsstrecke ist eine Weiterentwicklung des Hamburger Hafens in Frage gestellt. Für Hamburg ist der Bau in erster Linie wegen des Containerumschlags von Bedeutung. Zugestanden: Ohne die Schaffung neuer Kapazitäten z.B. durch eine Neubaustrecke durch die Lüneburger Heide, die insgesamt 1,3 Mrd. Euro kosten soll, müssten Container in viel stärkerem Maße auf der Straße transportiert werden. Aber auch hier gibt es Alternativen: Entscheidend ist für DIE LINKE, dass in Hamburg und der Metropolregion endlich eine Verständigung auf eine Verkehrskonzeption unter Einbeziehung der Stadtteile und der vielfältigen BürgerInneninitiativen anstrebt wird.

**Gegen die  
Y-Bahntrasse  
Hamburg-  
Bremen und  
Hannover**

Grundsätzlich sind betroffene Gemeinden wegen des zu erwartenden Lärms und der Durchschneidung von Orten und Landschaften gegen den Bau. Im Falle der Verwirklichung der Y-Trasse sieht der Fahrgastverband »Pro Bahn« z.B. Engpässe zwischen Bremen und Verden sowie zwischen Harburg und Buchholz. Außerdem erzwingt die Trasse Güterzugfahrten durch den Hauptbahnhof Hannover, obwohl dieser Knotenpunkt eine leistungsfähige Güterumgehung besitzt. Alternativ schlägt der Interessenverband vor, den zweigleisigen Ausbau der Bahnlinien von Bremen über Uelzen bis Stendal (»Amerikalinie«) sowie von Buchholz und Winsen über Soltau nach Celle zu prüfen. Auch auf dem Abschnitt zwischen Rotenburg und Verden wäre eine Zweigleisigkeit sinnvoll.

DIE LINKE schließt sich der Kritik des Fahrgastverbandes »Pro Bahn« und vieler Bürgerinitiativen an. Wir lehnen die geplante Y-Bahntrasse von Hannover in Richtung Bremen und Hamburg ab. Um den stark wachsenden Güterverkehr von und zu den Häfen zu bewältigen, ist es sinnvoller, vorhandene Strecken auszubauen.

- 12 Die Pläne für die Y-Trasse, auf der Züge mit bis zu 300 Stundenkilometern fahren sollen, stammen aus einer Zeit der überzogenen Hochgeschwindigkeitsplanungen. Sicherlich, eine Verkürzung der Reisezeiten von Hamburg und Bremen nach Süden ist sinnvoll und notwendig. Es nützt aber nichts, neue Trassen zu bauen, wenn die Züge an Knotenpunkten oder auf anderen Strecken im Stau stecken bleiben.

»Ertüchtigung«  
bestehender  
Strecken  
statt Neubau

DIE LINKE setzt, wie die Umweltverbände, auf die »Ertüchtigung« vorhandener Strecken mit der Umsetzung von notwendigen Lärmschutzmaßnahmen. Dazu zählt neben dem Netz der Ost-Hannoverschen Eisenbahn (OHE) zwischen Celle, Lüneburg und Winsen auch das Schienennetz der EVB (Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH), das zwischen Bremerhaven, Stade, Tostedt und Buxtehude verläuft. Dieses bestehende Schienennetz könnte durch einen kurzfristigen Ausbau einen wesentlichen Beitrag zur Problemlösung leisten. Die Kosten sind zudem deutlich geringer als der Bau der Y-Trasse.

Künftig müssen weit mehr Container von den Häfen per Bahn ins Hinterland gebracht werden. Der Hamburger Hafen wird gegenwärtig von 55.000 Güterzügen jährlich angefahren, bis zum Jahr 2015 sollen es 125.000 sein. Das sind gut 340 Züge pro Tag, mehr als doppelt so viele wie heute. Selbst wenn die Entwicklung des Welthandels in der aktuellen Krise diese Prognose etwas kühn erscheinen lässt, dürfte die Anzahl der Züge steigen. Zusätzlich soll der Anteil der Schiene am Hinterlandverkehr von 18 auf mindestens 25% wachsen. In einem Masterplan hat die Bahn mehr als ein Dutzend Projekte identifiziert, um dies zu realisieren. Die Kostendimension: rund 15 Mrd. Euro. All dies unterstellt einen Ausbau der vorhandenen Gleisanlagen, Lärmschutzmaßnahmen und eine technologische Weiterentwicklung des Gleis-Zugsystems.

### **Linienverkehr mit Schiffen muss sein**

- Der erfolgreiche und beliebte Verkehr mit Linienschiffen auf der Elbe ist weiter auszubauen, wobei insbesondere auf dem stark genutzten Abschnitt zwischen Landungsbrücken und Neumühlen die Schiffe in kürzeren Abständen fahren sollten.
- Wilhelmsburg muss mit einer Fährverbindung an die Innenstadt angebunden werden.
- Für den Verkehr auf der Alster schließen wir uns der Forderung an, die Alsterschiffahrt wieder in den HVV zu integrieren und eine erneute, seit 1984 nicht mehr praktizierte Einbindung in den Linienverkehr zu prüfen.

### **Vorrang für das Fahrrad!**

Die deutliche Benachteiligung von FahrradfahrerInnen im städtischen Verkehr schlägt sich auch in Zahlen nieder: Lediglich 0,5% des Verkehrshaushalts gehen in den Bereich Radwege, in Kopenhagen liegt dieser Anteil heute schon bei ca. 20%, in einigen Jahren soll er auf 40% steigen!

Standen der früheren Baubehörde bzw. der jetzigen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt 2001 und 2002 jeweils 4,4 bzw. 3,9 Mio. Euro für Radwege zur Verfügung, waren es drei Jahre später nur noch 740.000 Euro. Erst 2006 wurde – vor dem Hintergrund der bevorstehenden Wahlen und mit Blick auf den überfälligen Klimaschutz und eine »lebenswerte Stadt« – ein Kurswechsel in der Radwegpolitik eingeleitet. Schwarz-Grün wird, wenn man ihren Versprechungen Glauben schenken darf, an einer Aufstockung der Mittel für eine ökologisch ausgerichtete Verkehrspolitik festhalten.

Wichtig ist, dass wieder langfristig geplant wird. Als Teil des neuen Klimakonzepts sollen fünf Mio. Euro in die Fahrrad-Infrastruktur investiert werden. Bereits 2006 hatte es ein Sonderprogramm über drei Mio. Euro gegeben.

DIE LINKE fordert eine Fahrradstrategie in sieben Handlungsfeldern (wir unterstützen hier die Forderungen der alternativen Verkehrsverbände):

**LINKE  
Fahrrad-  
strategie**

1. Gute Wege für den Radverkehr.
2. Gute Bedingungen zum Fahrradparken.
3. Bessere Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr.
4. Umweltbewusstes Mobilitätsverhalten und höhere Verkehrssicherheit.
5. Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Fahrradklima.
6. Ausschöpfen der Potenziale im Fahrradtourismus.
7. Mehr Service rund ums Rad.

Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören:

- die weitere Anpassung der Radwege an den heute gültigen bautechnischen Standard. Die Anlage von Radwegen auf dem Bürgersteig zum Beispiel gehört nicht dazu, sondern stellt eine häufige Unfallursache dar: RadfahrerInnen werden oft von abbiegenden AutofahrerInnen übersehen. Zudem führt diese Anlage von Radwegen häufig zu Konflikten mit FußgängerInnen.
- die Herrichtung der überwiegend abseits stark befahrener Straßen verlaufenden, stadtteilübergreifenden Radrouten (Magistralen).
- der weitere Ausbau von Bike+Ride-Anlagen an S- und U-Bahn-Stationen.
- die beschleunigte Umsetzung eines Fahrradleihsystems zunächst im innerstädtischen Bereich, sukzessive dann in weiteren Stadtteilen an der Peripherie Hamburgs.
- die Durchführung einer Kampagne, die zur Fahrradnutzung motiviert und die gesellschaftliche Akzeptanz von RadfahrerInnen deutlich verbessert.

**Mehr  
Akzeptanz  
und Geld  
für's Rad!**

Die Umsetzung der Radverkehrsstrategie soll bis 2015 abgeschlossen sein. Für eine erfolgreiche Realisierung ist jedoch eine deutliche und dauerhafte Erhöhung der dafür vorgesehenen Mittel erforderlich. Der künftigen Finanzplanung sollen laut Empfehlung des Fahrradforums drei Euro pro EinwohnerIn und Jahr als Orientierung dienen. Aus der Sicht der LINKEN ist dies allerdings entschieden zu wenig, zumal wenn auch unter klimaschützender Perspektive an eine massive Ausweitung des Radverkehrs in Hamburg gedacht wird.

## 14 **Fahrräder leihen?**

Zum Frühjahr 2009 werden im Hamburger Innenstadtbereich und den angrenzenden Stadtteilen (HafenCity, St. Pauli, Universitätsviertel, Außenalster und St. Georg) nach Pariser Vorbild 60 Leihstationen mit je bis zu 30 Andockplätzen für Fahrräder erstellt. Dies kostet die SteuerzahlerInnen, bei einer Vertragslaufzeit von zehn Jahren, rund 1,5 Mio. Euro jährlich.

Die NutzerInnen können bis zu einer halben Stunde gratis fahren, danach soll eine Leihgebühr erhoben werden, die mit zunehmender Ausleihdauer bis zu einem maximalen Tagespreis von 12,- Euro ansteigt. Es soll eine Kooperation mit dem HVV geben, die darin besteht, ZeitkarteninhaberInnen einen 0,2 Cent günstigeren Minutentarif einzuräumen. Das Fahrradleihsystem wird als ein wichtiger Servicebaustein in der gesamten Radverkehrsstrategie gesehen.

**Leihfahr-  
räder –  
nicht ohne  
Nachteile**

Die alternativen Verkehrsverbände befürchten allerdings Nachteile für die Hamburger FußgängerInnen und RadfahrerInnen. So werden die Ausleihstationen auf den ohnehin schon schmalen Gehwegen und knappen Plätzen installiert. Aber bereits jetzt herrscht ein erheblicher Mangel an Fahrradparkplätzen/-bügel. Die eigentlich hierfür benötigten Flächen gehen an die Leihstationen verloren, während die Straßen »geschont« werden.

Um dieses an sich sinnvolle Leihfahrradsystem sich nicht wie in Paris bürgerInnenentfremdet entwickeln zu lassen – dort wird es fast nur von TouristInnen genutzt und ist nicht in ein den BürgerInnen zugute kommendes Verkehrssystem integriert –, fordert DIE LINKE:

- die umfassende Einbindung in den Hamburger Verkehrsverbund und damit in die vorhandenen Fahrkarten- und Tarifsysteme.
- die Integration in ein Radverkehrskonzept, das die oben genannten Maßnahmen beinhaltet!

## **Den öffentlichen Personennahverkehr stärken**

Der »Hamburger Verkehrsverbund« (HVV) ist ein Verkehrs- und Tarifverbund, der das gesamte Hamburger Stadtgebiet und die sieben an Hamburg grenzenden Kreise bzw. Landkreise der Länder Schleswig-Holstein und Niedersachsen umfasst. Der HVV wurde am 29. November 1965 gegründet und ist damit der älteste Verkehrsverbund der Welt. Er diente und dient noch immer zahlreichen anderen Verkehrsverbänden als Vorbild.

Zum Angebot des HVV zählen drei U-Bahnlinien (betrieben von der Hamburger Hochbahn AG), sechs S-Bahnlinien (betrieben von der DB Tochter S-Bahn Hamburg GmbH), drei Schnellbahnlinien (betrieben von der AKN) sowie große Teile des Streckennetzes weiterer Regionalbahngesellschaften, zur Zeit 649 Buslinien (betrieben u.a. von der HHA) sowie sechs von der HADAG betriebene Schifffahrtlinien im Hamburger Hafen und auf der Elbe.

Ende 2006 umfasste das Einzugsgebiet des HVV 8.700 qkm und 3,3 Mio. EinwohnerInnen.

Die von den beteiligten 29 Verkehrsunternehmen gesammelten Fahrgelder wurden bis 1996 entsprechend der vom jeweiligen Unternehmen geleisteten Platzkilometer aufgeteilt («angebotsorientiert»). Seit 1997 erfolgt eine Aufteilung nach Fahrgastzahlen («nachfrageorientiert»), im Jahr 2007 wurden ca. 530 Mio. Euro Fahrgelder an die Verkehrsträger verteilt. Die dadurch nicht gedeckten Aufwendungen sind von den Aufgabenträgern zu übernehmen.

Der Kostendeckungsgrad liegt in Hamburg (87%) weit über dem Bundesdurchschnitt (73%). Allerdings ist die Hamburger Hochbahn AG zugleich europaweit Betreiber von verschiedenen Nahverkehrsunternehmen durch die Tochter »BeNex«. Ob Mittel vom Hamburger ÖPNV abgezogen werden, die für die Senkung der Fahrpreise und eine Verbesserung des Angebotes dringend gebraucht würden, ist unklar; klar ist hingegen, dass auch der schwarz-grüne Senat nicht gerade dazu beiträgt, die Ausrichtung der Hochbahn für die Bewältigung des Nahverkehrs in und um Hamburg herum fit zu machen und dies effektiv zu kontrollieren.

Nach dem Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV sind die Länder seit 1996 als ÖPNV-Aufgabenträger zuständig für die »Veranlassung von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen«. Zur Finanzierung der Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Deutschen Bahn erhalten die Länder einen finanziellen Ausgleich gemäß § 8 des Regionalisierungsgesetzes; derzeit erhält Hamburg auf diesem Weg jährlich ca. 128 Mio. Euro. Diese Mittel sind ausreichend, um die Leistungen der Gleichstrom-S-Bahn zu finanzieren. Die »S-Bahn Hamburg GmbH« erbringt Verkehrsleistungen im Umfang von ca. 10,2 Mio. Zugkilometern im Gleichstrom- und Zweisystem-S-Bahn-Verkehr.

Der unzureichende Wohnungsneubau in Hamburg hat zu einem immer stärker werdenden Pendlerverkehr geführt. Studien belegen: Wer sich erst einmal ein Auto angeschafft hat, nutzt die öffentlichen Verkehrsmittel nur, wenn

- die Kosten für die Verkehrsmittel unterhalb der variablen Kosten, d.h. Benzin und Verschleißkosten (km-abhängiger Wertverlust), liegen, die VerkehrsteilnehmerInnen also durch die ÖPNV-Nutzung sparen können;
- das öffentliche Verkehrsmittel gut zu erreichen ist;
- das öffentliche Verkehrsmittel in dichter Frequenz fährt.

In Hamburg wurde der Busverkehr in den vergangenen zehn Jahren kaum weiterentwickelt. Die Zunahme von Fahrgastzahlen wurde oft durch eine Verringerung der Sitzplätze, sprich eine Vermehrung der Stehplätze kompensiert. Zur Zeit werden mit einzelnen Maßnahmen die schlimmsten Engpässe beseitigt. Es erfolgt jedoch kein qualitativer Sprung, da einerseits alle Ressourcen für die Planung und Umsetzung der »Stadtbahn« (siehe dazu weiter unten) freigehalten werden, andererseits Verbesserungen im Busverkehr, die zu Lasten des PKW gehen, weitgehend tabu sind. Gleichzeitig ist jedoch die nächste Fahrpreiserhöhung schon umgesetzt. Die Möglichkeit, schnelle Verkehrslösungen durch den Einsatz von Linienbussen zu schaffen, wird nicht genutzt.

**Pendelverkehr nimmt zu**

**Zu wenig Sitzplätze in den Bussen**

16 Vor dem Antritt des schwarz-grünen Senats führen die Busse in einem definierten Kernnetz von mindestens 9.00 bis 23.00 Uhr im 10-Minuten-Takt. Bei den Metrobussen gilt inzwischen zu vielen Zeiten nur noch ein 20-Minuten-Takt, was zum einen für PendlerInnen überaus problematisch ist und zum anderen der wachsenden Bedeutung von Bussen im Freizeitverkehr keineswegs Rechnung trägt. So wird der HVV dem wachsenden Fahrgastaufkommen nicht gerecht.

#### **Vorfahrt für Busse**

Zu einem guten und attraktiven öffentlichen Nahverkehr gehören schnelle und pünktliche Busse. Busse, die im Stau stehen, sind keine attraktiven Fortbewegungsmittel, sie verprellen mittelfristig Fahrgäste und animieren zur Nutzung des PKW. Deshalb gehören zum Forderungskatalog für eine Effektivierung und Beschleunigung des HVV-Busverkehrs die Einrichtung von weiteren Bussonderspuren und Busvorrangschaltungen.

Auch für die Verkehrspolitik gilt: Der HVV als öffentliches Unternehmen bleibt weit hinter seinen Möglichkeiten für einen preiswerten und qualitativ hochstehenden Nahverkehr zurück. Die wichtigste und sofort greifende Verbesserung wäre nach Überzeugung der LINKEN die Einführung eines wirklich günstigen Sozialtickets. Der außergewöhnlich hohe Zuspruch der Menschen zur Ausweitung der S-Bahn nach Stade belegt zudem, dass der ÖPNV eine positive Zukunft hat. Wir müssen uns daher nicht mit einer Ausdünnung der Fahrpläne und Streckenstilllegungen abfinden.

#### **ÖPNV- Mobilität für alle**

Die zentralen Forderungen der LINKEN im Hinblick auf den ÖPNV lauten:

- Wir brauchen dringend Angebote, die die Mobilität im ÖPNV allen möglich machen. Die Fahrpreise müssen deutlich günstiger werden. Dazu gehören vor allem Schülerfahrkarten und ein unbürokratisch zu beantragendes Sozialticket. Das Niveau der Fahrpreise im HVV muss gesenkt werden, um allen Gesellschaftsschichten die Nutzung zu ermöglichen sowie bisherige AutofahrerInnen zum Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu motivieren. Das Angebot muss zudem verbessert und für die NutzerInnen weiter ausgebaut werden (kürzere Taktzeiten, mehr Sitzplätze usw.). (Erste-Klasse) Zuschläge für Schnellbusse lehnen wir ab.

- Der HVV muss ein dichte(re)s Verbindungsnetz inklusive hoher Frequenz der Busverbindungen anbieten. Insbesondere die nicht an die Bahn angeschlossenen Hamburger Stadtteile wie Steilshoop, Groß Borstel, Jenfeld, Bramfeld, Sinstorf und der Osdorfer Born, aber genauso Bergstedt und Finkenwerder sind auf eine dichte Busfrequenz sowie bezahlbare Tickets angewiesen.

DIE LINKE fordert, dass die Standards für den öffentlichen Nahverkehr erhöht werden:

- Im Bereich der U-Bahn gibt es hinsichtlich des Angebots (Zughäufigkeit) zwei »Bedienungsstandards«: Der zweithöchste Standard beinhaltet eine Bedienungszeit täglich von ca. 4.30 bis ca. 0.30 Uhr des Folgetags, am Wo-



chenende durchgehend vom Betriebsbeginn freitags bis Montag früh, 0.30 17  
Uhr. Dabei wird mindestens von 7.30 bis 23.00 Uhr ein 10-Minuten-Takt,  
sonst ein 20-Minuten-Takt eingehalten. Der höchste Standard bietet zusätz-  
lich montags bis freitags von 6.00 bis 21.00 Uhr und samstags von 10.00  
bis 16.00 (künftig auf der ersten Linie sogar bis nach Mitternacht) einen 5-  
Minuten-Takt an. In wenigen Außenbezirken wird ein unter den Standards  
liegendes Angebot gefahren.

- DIE LINKE fordert die Herstellung dieser beiden Standards auch auf den **Taktstandards von S- und U-Bahnen erhöhen**  
wichtigen S-Bahn- und Buslinien. Dichtbesiedelte Wohngebiete sollen dabei  
mit dem höchsten Standard bedient und gut erschlossen werden, andere  
städtische Bereiche und Gebiete mit stark verdichteter Einzelhausbebau-  
ung sollen mit dem zweithöchsten Standard bedient werden.
- Darüber hinaus fordert DIE LINKE eine Sitzplatzausstattung bei Bussen und  
Bahnen, die sich an den realen Fahrgastzahlen nicht nur in den verkehrsschwachen  
Zeiten orientiert. Die Zahl der Sitzplätze sollte so bemessen werden, dass auch  
in Spitzenzeiten ein ausreichendes Angebot gewährleistet ist. Es müssen ggf.  
größere Busse bzw. längere Züge eingesetzt werden, um übervolle Züge und  
Busse zu vermeiden.
- Weiter ist eine Ausstattung aller Fahrzeuge mit geeigneten Stellplätzen  
erforderlich, die die Mitnahme von Kinderwagen, -karren, Rollstühlen und  
Gehwagen ermöglichen. Wo keine ausreichenden Geschwindigkeiten im  
bestehenden ÖPNV-Angebot erreichbar sind, ist die Schaffung zuschlagfreier  
Eilbusverbindungen mit einem dichten Angebot zumindest in der Haupt-  
und Nebenverkehrszeit zu prüfen. Wo auch bei höchstem Bedienungsstand-  
ard der Busverkehr nicht ausreicht, um das entsprechende Angebot an Sitz-  
und Stellplätzen zu gewährleisten bzw. die Nachfrage zu befriedigen, muss  
die Einrichtung einer Schienenverbindung geprüft werden, wobei vorrangig  
die Möglichkeit der Schaffung einer kostengünstigen Stadtbahn zu er-  
wägen ist.

## **Nah ist nah und nicht das Mitzocken um europäische Märkte**

Eine sozial ausgerichtete Verkehrspolitik erfordert eine veränderte Prioritätens-  
setzung des Senats für die mit dem Verkehr befassten öffentlichen Unter-  
nehmen und die Beendigung einer ausschließlich an der Rendite orientierten  
Geschäftspolitik. Ganz entgegen dieses Grundsatzes kauft die Hochbahntoch-  
ter »BeNex« seit einiger Zeit regionale Verkehrsnetze in Europa auf. Laut Vor-  
stand der »Hamburger Hochbahn AG« (HHA) ist eine solche Ausweitung des  
Geschäftsvolumens wegen der Entwicklungen in der EU unumgänglich.<sup>2</sup> Die

**Hochbahn:  
Kerngeschäft  
statt EU-  
Ausweitung**

---

<sup>2</sup> Gemäß dem Verordnungsentwurf der EU für den ÖPNV müssen sich die deutschen Verkehrs-  
unternehmen einem zunehmenden Wettbewerb stellen. Dabei ist absehbar, dass dieser Markt eine  
oligopolistische Struktur haben wird und einige wenige große internationale Verkehrskonzerne  
zwei bis drei Viertel dieses Marktes prägen.

- 18 Hochbahn sollte sich allerdings besser auf ihr Hamburger Kerngeschäft konzentrieren und dort für vernünftige Lösungen sorgen, denn eine solche Expansion schafft unweigerlich neue Probleme.

Erst vor kurzem hat die BeNex bei einem Ausschreibungswettbewerb eine Tochter der DB AG – die »DB Regio AG« – aus dem Feld geschlagen und für die Übernahme des Bahnverkehrs auf der Donautalbahn ab Dezember 2010 den Zuschlag erhalten. Durch Lohndrückerei und Rationalisierung wird sie – wie schon andernorts – die Strecke für sich »rentabel« machen. Angesichts weiterer auslaufender Schienenverträge der DB AG sieht die Hochbahn für die BeNex insgesamt große Wachstumschancen im öffentlichen Nahverkehr. Außerdem hätten viele Städte Handlungsbedarf, ihre Verkehrsbetriebe effizienter zu strukturieren. Der eigentliche Auftrag der Hochbahn, einen für alle BewohnerInnen unserer Stadt bezahlbaren, qualitativ hochwertigen und ökologisch orientierten öffentlichen Personennahverkehr zu sichern, gerät bei ihrer Unternehmenspolitik zunehmend aus dem Blickfeld.

**Kennen die Hochbahn-Manager ihren Auftrag noch?**

In der BeNex sind alle Hochbahn-Beteiligungen außerhalb Hamburgs gebündelt. Stammsitz der neuen Holding mit 18 MitarbeiterInnen und einem Umsatz von rund 215 Mio. Euro ist Hamburg. Was gut ist für die Expansion der Hochbahn, ist schlecht für die Konkurrenz beim Fahrpersonal und für Preise und Qualität des öffentlichen Nahverkehrs in Hamburg. Denn mit der BeNex wird neues Kapital erschlossen, um im Schienenverkehr schneller expandieren zu können. Zum Zeitpunkt ihrer Gründung umfasste die Hochbahntochter je vier Bahn- und Busverkehrsgesellschaften mit weiteren Tochterunternehmen. Diese Unternehmen erwirtschafteten zusammen einen Umsatz von rund 215 Mio. Euro. Demnächst kommt nun das bayrische Netz zu diesem Imperium hinzu.

Die BeNex soll Anfang 2008 über ein Eigenkapital von gut 100 Mio. Euro verfügt haben. »Dadurch können Investitionen von 500 bis 600 Millionen Euro seriös finanziert werden«, sagte Hochbahnchef Elste. Expansion sei nur über eine Kapitalerhöhung möglich. Da die Stadt dieses Geld nicht aufbringen könne, sei die Fremdfinanzierung die beste Alternative. Insofern war es nur konsequent, dass sich die Hochbahn einen australischen Finanzinvestor ins Unternehmen geholt hat, um die Expansion in anderen Teilen der Republik und Europa besser voran treiben zu können.

Seit Mitte 2007 ist die australische Investmentgesellschaft »Babcock & Brown Public Partnership« mit 49% an der BeNex beteiligt, die Mehrheit von 51% verbleibt im Besitz der Hochbahn. Für die ersten vier Jahre wurde dem Finanzinvestor »Babcock & Brown« eine Garantiedividende zugesagt, »die sich an den üblichen Renditen im ÖPNV orientiert«. Sollte die BeNex bis 2011 weniger als 60% des angestrebten Unternehmensziels erreichen, könne Babcock & Brown aus dem Geschäft über eine entsprechende Option vorzeitig wieder aussteigen. Elste schloss dies aber aus: »Das werden sie mit uns nicht erleben.« Eher wer-

den in Hamburg die Fahrpreise erhöht, die Löhne des Fahrpersonals gedrückt etc., bevor an der Höhe der Eigenkapitalrenditen gerüttelt wird! Im Zuge der globalen Finanzkrise ist die australische Investmentgesellschaft zudem in erhebliche Schwierigkeiten geraten. Die Rückwirkungen auf das öffentliche Unternehmen lassen sich zur Zeit noch nicht abschätzen.

DIE LINKE fordert eine Überprüfung der Geschäftspolitik und der Unternehmenskonzeption für die Hochbahn; diese Forderung erstreckt auch auf andere öffentliche Unternehmen und Unternehmensbeteiligungen. Grundsätzlich betrachten wir es als untragbar, dass ein öffentliches Unternehmen der Freien und Hansestadt in anderen Bereichen der Bundesrepublik oder Europa als Wettbewerber zu anderen Verkehrsträgern auftritt und sich dort Wettbewerbsvorteile durch Unterbietung von qualitativen oder tariflich-sozialen Standards verschafft.

**Hochbahn-Politik muss überprüft werden**

### **Stadtbahn ja, aber mit Übergangslösungen**

Die Realisierung eines kaum zehn Kilometer langen ersten Streckenabschnitts für eine neue Stadtbahnlinie von Steilshoop zum Lattenkamp wurde in das Jahr 2014 verschoben. Für die Planung werden bis dahin allerdings bereits 10,8 Mio. Euro veranschlagt. Für VerkehrsexpertInnen ist dieses Vorgehen unverständlich. Der Ausbau weiterer Streckenabschnitte wird zeitlich schon gar nicht mehr datiert. Auch die Finanzierung des Ausbaus ist ungeklärt. Sollte bereits im Herbst 2008 laut Aussagen der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt »mit der Einführung einer modernen Stadtbahn eine Lücke des schienegebundenen ÖPNV-Netzes geschlossen werden«, so ist mittlerweile deutlich geworden, dass es ein schwarz-grünes Gerangel innerhalb der Koalition gibt, das die akuten Probleme der Bevölkerung nicht löst.

DIE LINKE befürwortet grundsätzlich einen Bau von Stadtbahnlinien in Ergänzung zum U- und S-Bahnnetz. Allerdings möchten wir die Entwicklung einer umfassenderen Konzeption unter Einbezug der verschiedenen Stadtteile und interessierten Verbände. Die Realisierung eines vernünftigen Stadtbahnkonzeptes ist unter ökologischen und finanzpolitischen Aspekten sicherlich am ehesten zukunftsgerecht; aber die langen Planungs- und Realisierungszeiträume müssen überbrückt werden, indem für einzelne Stadtteile und Großsiedlungen der Busverkehr erweitert und ausgebaut wird.

**Stadtbahn braucht Übergangslösungen**

Die bisherigen Streckenplanungen zeigen, dass die Trasse überwiegend nicht auf bisher von Autos befahrenen Straßen geführt werden soll. Das kann bedeuten, dass der Nutzungsraum für FußgängerInnen und RadfahrerInnen weiter eingeschränkt und öffentlich genutztes Gelände wie Parkanlagen verkleinert wird. KritikerInnen befürchten eine weitere Zerschneidung von Vierteln, sollte eine Sicherung der Trassen mittels Abgrenzung nötig sein. Eine Planung der Bahn auf den Straßen ist zur Zeit politisch angeblich nicht durchsetzbar und wird daher vom Senat als Option nicht aufgenommen. Die Wirtschaftlichkeit

20 der Stadtbahn hängt zudem nicht allein von der Länge des Gesamtnetzes ab, sondern insbesondere auch von der Anzahl der Fahrgäste. Hier liegen bislang keine genaueren Schätzgrößen vor.

DIE LINKE fordert:

**LINKE  
Stadtbahn-  
forderungen**

- eine Beschleunigung der Planung der beschlossenen Stadtbahnstrecke;
- zügig realisierte Zwischenlösungen in Form der Ausweitung von Metrobuslinien für alle nicht an Bahnstrecken angebundene Großsiedlungen in Fahrtaktzeiten von zehn Minuten;
- den zeitnahen und umfassenden Beginn des Streckenausbau;
- die Planung des Streckenverlaufs auf Straßenflächen und Busfahrspuren;
- ein schlüssiges ÖPNV-Gesamtkonzept;
- die Verwendung von regenerativ erzeugtem Strom.

Zwar liegen die Baukosten der Stadtbahn unterhalb derer für neue U-Bahn-Strecken; im Verhältnis zu kurzfristig möglichen Lösungen wie dem vermehrten Einsatz von Gelenk- oder gar Doppelgelenkbussen (»XXL-Bussen«) liegen sie jedoch erheblich höher. Eine Erweiterung des Metrobusnetzes mit einer 10-Minuten-Taktfrequenz würde zudem zur Entlastung überfüllter Busse führen und schnelle Lösungen für ungenügend angebundene Großsiedlungen und Randgebiete bieten.

**Senats-  
konzept ist  
Miniatur-  
projekt**

Selbst wenn Zuschüsse vom Bund fließen sollten, bleibt der vom Senat eingeschlagene Weg ein fragwürdiges »Miniaturprojekt«. Mit einem vernünftigen Ausbauprogramm des U- und S-Bahnnetzes (also gerade nicht die Linie U4) und einer verbesserten Ausstattung des Busverkehrs wäre für die nächste Zukunft deutlich mehr zu erreichen. Im Rahmen der von uns geforderten mittel- und längerfristigen Verkehrskonzeption für Hamburg allerdings könnte der Ausbau eines Stadtbahnnetzes mit einer kurzfristig ermöglichten Verbesserung der Mobilitätsansprüche von Großsiedlungen verbunden werden.

### **»Airport Hamburg«: leiser & umweltfreundlicher Flughafen?**

Der Flughafen Hamburg ist der älteste Flughafen Deutschlands, der viertgrößte in der Bundesrepublik und der wichtigste Norddeutschlands. Mit seinem breiten Angebot an Flugverbindungen zu 110 Zielen in der ganzen Welt fertigen die dort arbeitenden Menschen jährlich mehr als zwölf Millionen Passagiere ab. Was die Wirtschaftlichkeit und die Ergebnisse anbelangt, steht der Hamburger Flughafen an der Spitze. Er ist in den vergangenen Jahren durch ein umfassendes Ausbau- und Modernisierungsprogramm weiter entwickelt worden: »Shopping-Plaza«, ein weiteres Hotel und der direkte S-Bahn-Anschluss waren die Meilensteine.

Seit Dezember 2008 können Passagiere mit der S-Bahn vom Hauptbahnhof in nur 25 Minuten direkt zu den Terminals gelangen, und das im 10-Minuten-Takt. Inzwischen hat sich allerdings herausgestellt, dass der Bau eines benötigten »Kehrgleises« ausgeblendet bzw. »vergessen« wurde. Die Umbauarbeiten

und kompensatorischen Maßnahmen werden Folgekosten in mehrstelliger Millionenhöhe mit sich bringen. 21

Nach der Teilprivatisierung des Flughafens ist die Stadt Hamburg nicht mehr alleiniger Gesellschafter, vielmehr ist nun auch der internationale Bau dienstleister »HochTief« mit 49% beteiligt. Da die 51% der Stadt nicht nur Einfluss, sondern auch bislang eine Rendite sichern, ist ein Börsengang in näherer Zukunft nicht in Sicht.

Die Umweltbelastung durch den Flugverkehr ist beträchtlich. Durch Flugzeitenregelungen, Gebührenzuschläge, Lärmschutz und moderne Technik versucht die »Flughafen GmbH« die Hamburger Bevölkerung zu entlasten. Maschinen eines gewissen Baujahrs dürfen gar nicht und andere nur noch zu bestimmten Zeiten landen. Weniger Nachtflüge, mehr Schutz der AnwohnerInnen und die Senkung des Energieverbrauchs – das sind die zentralen Ziele des Umweltprogramms des Flughafens für den Zeitraum 2008 bis 2011. Insgesamt will der »Hamburg Airport« in die Umsetzung der Pläne in den kommenden Jahren rund zehn Mio. Euro investieren. Allerdings wurden immer wieder Verfahren gegen Flugunternehmen, die sich nicht an die Flugzeitenregelung hielten, fallen gelassen. Zudem fallen etwaige Bußgelder im Verhältnis zum Gewinn der Flugunternehmen meist ausgesprochen niedrig aus.

DIE LINKE fordert:

- die Kontrolle der Einhaltung des Programms zur Reduktion von Umwelt- und Lärmbelastung;
- die konsequente Verfolgung von Verstößen u.a. gegen Umweltauflagen und Nachtflugverbote;
- eine spürbare Anhebung der Bußgelder.

**LINKE  
Forderungen  
zum Flug-  
verkehr**

## **Kostendeckende Taxitarife**

Taxen, die neben dem Transport von Fahrgästen auch Kurierdienste übernehmen, sind für Hamburg ein weiteres Element der städtischen Mobilität. Die wirtschaftliche Situation der vorwiegend kleineren Unternehmen ist jedoch schlecht. Der dritte Zwischenbericht des Gutachtens über die wirtschaftliche Lage im Hamburger Taxengewerbe bestätigt indirekt die problematische Situation vieler der vor allem kleinen und mittleren TaxenunternehmerInnen. Die schwarz-grüne Regierungskoalition rühmt sich zwar laufend, die Belange der kleinen und mittleren UnternehmerInnen in ihrer Wirtschaftspolitik zu berücksichtigen. Schaut man auf die Situation der Taxiunternehmen, kann davon nicht wirklich die Rede sein, das vom Senat beschlossene neue Tarifgefüge zielt vor allem auf die größeren Taxiunternehmen.

DIE LINKE fordert:

- ein die Lebenshaltungskosten deckendes Tarifsystem;
- die Wiederaufhebung des privatisierten Taxistandes am Hamburger Flughafen.

**Ungerechte  
Taxipolitik  
muss  
reformiert  
werden**

- 22 ■ die Limitierung von Lizenzen auf Basis einer fundierten Bedarfsfeststellung.

### »Shared Space« – Verkehrsberuhigung mit Zukunft?

Mit dem aus Holland kommenden und mittlerweile in Bohmte (nahe Osnabrück) erstmals in Deutschland praktizierten »Shared-Space«-Konzept wird die Philosophie vertreten, dass FußgängerInnen, RadfahrerInnen, Auto-, Bus- und LastwagenfahrerInnen einen von Schildern gänzlich befreiten Bewegungsraum gemeinsam und gleichberechtigt nutzen. Neben dem Wegfall sämtlicher Verkehrsschilder wird der Unterschied von Fahrbahn und Gehweg aufgehoben, beide werden auf dem gleichen Niveau (also ohne Bordsteinkante) angelegt.

Erste Auswertungen haben ergeben, dass in Shared-Space-Zonen tatsächlich das Tempo der Fahrzeuge gedrosselt wird und die Unfallzahlen abnehmen. Auch ist hier und da eine Ausweitung der Gastronomie und der Touristenströme zu verzeichnen. Allerdings sind die mittelfristigen Auswirkungen im Einzugsgebiet dieser verkehrsberuhigten Areale zumindest in den größeren Städten eher negativ zu beurteilen: Die Mietpreise für die BewohnerInnen und Kleingewerbetreibenden steigen schnell und nachhaltig. Der Verkehrsberuhigung in Form des aufwändigen und mehrere Millionen Euro teuren Umbaus von Straßen zu Shared-Space-Zonen steht die Gefahr einer dauerhaften Verdrängung von angestammten AnwohnerInnen und des Kleingewerbes gegenüber.

Guter Ansatz  
mit Stolper-  
steinen

Studien haben zudem gezeigt, dass Shared Space nicht für alle VerkehrsteilnehmerInnen positiv wirkt: das System setzt eine hohe Aufmerksamkeit und gutes Sehvermögen im Verkehr voraus – eine Voraussetzung, die gerade für ältere Menschen, Sehbehinderte und kleine Kinder nicht zutrifft. Fehlende Gehsteige sind für Blinde ein großes Problem, spielende Kinder haben keine Chance, die nicht vorhandene Trennung von Gehweg und Straße zu erfassen.

Ein friedliches Miteinander von Fahrzeug- und Fußverkehr – sicher eine unterstützenswerte Intention dieser Verkehrsberuhigungskonzeption – ließe sich auch und vermutlich sicherer durch eine Weiterentwicklung der Regelung »Verkehrsberuhigter Bereich« umsetzen. Dem steht allerdings der Entwurf einer Neuregelung für die Straßenverkehrsordnung (StVO) und deren Verwaltungsvorschriften entgegen, die die Anwendung dieses seit vielen Jahren bewährten Mischverkehrsprinzips einzuschränken drohen.

Vorfahrt für  
Fußgänger  
und Rad-  
fahrer

DIE LINKE will dagegen – angelehnt an die Forderungen der Interessenvertretung der FußgängerInnen (»FUSS e.V.«) – für Hamburg die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr fördern. Wir plädieren daher vor allem für Tempo 30, vernünftige Ampel- und sonstige Überwege und eine Verengung von breiten Straßen sowie den gleichzeitigen Ausbau des Radwegenetzes.

## Barrierefrei und unbehindert

Alle Menschen mit »Behinderungen«, von Gehbehinderten bis hin zu den RollstuhlfahrerInnen, sind auf eine barrierefrei zugängliche Umwelt angewiesen. Auf Grund des wachsenden Anteils älterer Menschen wird die Gewährleistung von Zugänglichkeit im öffentlichen Raum – d.h. von Plätzen, Straßen, Wegen und Gebäuden – ein immer dringlicheres Problem.

Im öffentlichen Nahverkehr muss für eine verbesserte Erreichbarkeit von Bahnsteigen, Toiletten, Automaten und Bussen gesorgt werden. Es gibt in Hamburg zu wenige barrierefrei zu erreichende U- und S-Bahnsteige. Dort wo Fahrstühle vorhanden sind, befinden sie sich nicht selten in einem schlechten Zustand, sind kaputt, schmutzig, werden nicht regelmäßig oder nachhaltig gewartet. Auch die Einstiegshilfen in die Züge und Busse sind häufig unzureichend. Und zur Barrierefreiheit gehören nicht nur die Zugänge für gehbehinderte Menschen, sondern auch Orientierungshilfen für Blinde sowie die Verwendung von großer und kontrastreicher Schrift für Sehbehinderte.

DIE LINKE setzt sich dafür ein, Barrierefreiheit stadtweit und auf allen Ebenen zu garantieren und so Menschen mit »Behinderungen« in die Lage zu versetzen, ihre Interessen zu verfolgen und ihre Teilnahme am gesellschaftlichen zu ermöglichen. Es kann nicht sein, dass es nur vom Engagement von BürgerInnen, Initiativen und einzelnen PolitikerInnen vor Ort und mit hohem Energie- und Zeitaufwand abhängt, dass auch diese Menschen ihre Grundrechte wahrnehmen können. Dies ist einer Metropole wie Hamburg nicht würdig.

**Barrierefreiheit ausbauen für ein Leben in Würde**

## Lärm verhindern, mindestens vor ihm schützen

Lärm belastet insbesondere die an den Straßen und Gleisen wohnenden und arbeitenden Menschen und verursacht Krankheiten. Die Bundesregierung hat ein Lärmsanierungsprogramm ins Leben gerufen, das seit 1999 mit jährlich rund 50, seit 2007 mit 100 Mio. Euro noch immer zu gering ausgestattet ist. Lärmemissionen gehen vor allem vom Verkehr aus, vom Autoverkehr, aber auch von den Zügen des Fern- und Nahverkehrs. Die Deutsche Bahn AG strebt daher zu Recht an, bis 2020 die von Zügen ausgehenden Lärmwerte zu halbieren. Während bei Neu- und Ausbaustrecken Lärmschutz obligatorisch ist, existiert an bestehenden Strecken kein gesetzlicher Anspruch auf die Einhaltung bestimmter Emissionswerte, also des Schallpegels, der die AnwohnerInnen erreicht. Es muss aber insgesamt ein verstärkter Lärmschutz beim Verkehrssystem erreicht werden.

DIE LINKE fordert daher die Beachtung bzw. Umsetzung folgender Lärmschutzmaßnahmen:

- ein Verkehrskonzept, das die Verminderung des Individualverkehrs zum Ziel hat;
- eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h auf den Ausfallstraßen;
- Tempo 30 in allen Wohnstraßen;

**LINKE Lärmschutzforderungen**

- 24 ■ Beschränkung des LKW-Verkehrs in der Stadt und in Wohngebieten;  
■ Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen an Schienenstrecken, die durch Wohngebiete führen.

Eine der größten Lärmschutzmaßnahmen, die einigen Tausend BürgerInnen unmittelbar zugute käme, wäre die Deckelung von Teilen der A 7 zwischen Bahrenfeld und dem Volkspark. Die »Vertunnelung« des Autobahnverkehrs würde zudem dazu beitragen, die Stadtteile Bahrenfeld, Stellingen und Schnelsen wieder zusammenzuführen und Platz für neue Grünflächen schaffen.

Die Idee der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt allerdings, die Deckelung nicht nur aus Bundesmitteln, sondern auch durch den Verkauf von nahe gelegenen Grundstücken »gegenzufinanzieren«, lehnt DIE LINKE ab. Und zwar nicht nur, weil nach der Planung des Senats für die Baukosten von insgesamt 161 Mio. Euro trotz der geplanten Grundstücksverkäufe noch immer eine Finanzierungslücke von 41 Mio. Euro besteht, die aus dem Haushalt finanziert werden müsste. Eine Deckelung der A 7 darf vor allem nicht durch die Privatisierung öffentlichen Grund und Bodens und die damit einhergehende Verdrängung von KleingärtnerInnen erkaufte werden. Inzwischen will die Behörde mittels einer so genannten Evokation die Entscheidung an sich ziehen und ein Bürgerbegehren aushebeln. DIE LINKE fordert den sofortigen Stopp und die Rücknahme der Evokation sowie die Einbeziehung der Bevölkerung in die Entscheidungsfindung über eine Überdeckelung der A 7!

**A 7-Deckel:  
Nicht auf  
dem Rücken  
der Klein-  
gärtnerInnen**

### **Ampel auf grün – für Fußgänger und Radfahrer**

Der zunehmende Bedarf an Mobilität geht einher mit einer Verdichtung des Verkehrs. Um diese zu bewältigen, steigen die Anforderungen auch an die technischen Hilfsmittel, in diesem Falle die Ampeln als so genannte Verkehrsregelwerke. Zur Zeit berücksichtigen »intelligente« Lichtsignalanlagen, sofern sie überhaupt programmiert sind, nur die Anzahl der Fahrzeuge, die auf die Ampel zufahren. Um den öffentlichen Nahverkehr sowie die Teilnahme von RadfahrerInnen und FußgängerInnen am Verkehr zu stärken, ist eine Entwicklung der Ampelschaltungen zu Gunsten dieser TeilnehmerInnen notwendig.

Wir fordern und unterstützen daher:

- Eine Vorrangschaltung für den Busverkehr. Die technischen Details solcher Regelungen sind längst ausgereift und relativ kostengünstig zu realisieren. Allein eine konsequente Beschleunigung des Busverkehrs kann eine Ausweitung des Angebots um ca. 10% ermöglichen.
- Änderungen der Ampelschaltung zugunsten der RadfahrerInnen und FußgängerInnen. Lichtanlagen können im Prinzip auf die Anzahl der RadfahrerInnen und FußgängerInnen reagieren.

Im Einzelnen fordert DIE LINKE:

- An allen Kreuzungen automatische Grünzeit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen mit jedem Ampelumlauf.



- Keine Grünzeitverkürzung für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu Gunsten des abbiegenden Autoverkehrs.
- Die Grünzeit muss so bemessen sein, dass auch sich langsam bewegende Menschen die Straße überqueren können.
- Eine Grünschaltung für FußgängerInnen und RadfahrerInnen kurz vor dem parallel startenden Autoverkehr, da diese bei Abbiegeverkehr zu mehr Sicherheit führt.

**Ampel-  
schaltungen:  
Mehr Grün  
ist möglich**

## **Nahverkehr stärken und die Verkehrsträger in die Pflicht nehmen!**

Unbestreitbar haben Hamburgs Bahnen und Busse enorme BenutzerInnenzuwächse zu verzeichnen. Wöchentlich gewinnt der HVV Hunderte neuer KundInnen für den ÖPNV. Diese erfreuliche Entwicklung ist nur zum geringeren Teil das Verdienst der Verkehrsunternehmen selbst. Auch die steigenden Energiepreise bringen PendlerInnen in einer Großregion wie Hamburg dazu, auf den Öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen. Schließlich steigt die Zahl der NutzerInnen nicht zuletzt, weil immer mehr Menschen aus Klimaschutzgründen den ÖPNV nutzen.



Allerdings trägt auch die teilweise Verbesserung des Angebots des Verkehrsverbunds dazu bei, dass die Einnahmen des HVV 2007 um ca. 15 Mio. Euro über den Planungen lagen und der Kostendeckungsgrad von 84 auf 87% gestiegen ist. Da Defizite aus den öffentlichen Finanzen gedeckt werden müssen, erspart ein höherer Kostendeckungsgrad der Stadt Millionenausgaben. So bezuschusst Hamburg den Nahverkehr heute nur mehr mit 60 Mio. Euro, vor 14 Jahren waren es noch 165 Mio. Euro.

Die verbesserte Ertragssituation des HVV und der gewachsene finanzielle Spielraum der Stadt böten die Möglichkeit, auch über die Verkehrspolitik einen Beitrag zur Überwindung der sozialen Spaltung in Hamburg zu leisten z.B. durch

**Auch der  
Verkehr ist  
eine soziale  
Frage**

- die Einführung eines wirklich günstigen Sozialtickets.
- die Wiedereinführung eines Schülertickets.
- insgesamt gesenkte Fahrtarife.
- die Anbindung von großen Wohnsiedlungen mit sozialen Problemlagen wie z.B. Jenfeld, Lurup, Steilshoop, Großlohe und Osdorfer Born an das Schnell-Stadtbahnnetz.

Es geht weiter um die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene bei gleichzeitiger, massiver Verstärkung des Lärmschutzes. Und um eine Aufwertung des Fahrrades als unter ökologischen Aspekten herausragendes Verkehrsmittel.

26 All dies kann nur erreicht werden, wenn Tendenzen zur Privatisierung von Teilen des öffentlichen Personennahverkehrs rechtzeitig Einhalt geboten wird. Die Erarbeitung eines integrierten bürgernahen, effizienten, umweltschonenden und preisgünstigen Verkehrssystems unterstellt darüber hinaus, dass die in öffentlicher Hand befindlichen Verkehrsträger sich in ihrer Geschäftspolitik an einer solchen Entwicklung orientieren. Vor allem die Hamburger Hochbahn AG darf nicht weiter in anderen Bereichen der Bundesrepublik oder Europa mit Dumpingangeboten als Wettbewerber Sozial- und Umweltstandards unterbieten und sich dabei verspekulieren, sondern muss die Kernkompetenzen in den Mittelpunkt ihrer Aktivitäten rücken. Das ist nicht nur im Interesse dieses Unternehmens und seiner häufig in Schichtdiensten tätigen MitarbeiterInnen, sondern vor allem einer zukunftstauglichen, an den Interessen der BürgerInnen orientierten Verkehrspolitik für Hamburg.



Die schwarz-grüne Regierungskoalition in Hamburg hat ein Konjunkturprogramm in Höhe von rd. 250 Millionen Euro beschlossen. Zugleich soll Hamburg auch mit einer Finanzspritze aus dem zweiten Konjunkturpaket des Bundes rechnen können: 230 Millionen Euro sollen in die Stadt fließen, wobei Hamburg selbst noch einmal 77 Millionen Euro zuschießen müsste, um die Konjunkturfürhilfe zu erhalten. Wie das beides zusammengeht und miteinander verknüpft wird, ist völlig unklar.

Die Fraktion DIE LINKE in der Hamburgischen Bürgerschaft fordert in einem in die Bürgerschaft eingebrachten »Strukturprogramm für Hamburg« eine Ausweitung der Ausgaben für öffentliche Aufgaben wie Bildung, Gesundheit und soziale Sicherheit sowie wirksame Maßnahmen zur Überwindung der sozialen Spaltung.

# Positionsbestimmungen



## Öffentlich Private Partnerschaften

Eine besonders intelligente  
Form der Privatisierung?

Joachim Bischoff  
Ute Furtkamp  
Bernhard Müller



Öffentlich Private Partnerschaft sind – insbesondere bei den dringend erforderlichen Schulsanierungen und beim Schulneubau – keine besonders intelligente Form der Privatisierung, sondern deren Fortsetzung mit untauglichen Mitteln. Deshalb tritt DIE LINKE für andere Lösungen ein, die günstiger, transparenter und demokratischer sind als vermeintlich kostengünstige Öffentlich Private Partnerschaften.

Die Broschüren sind kostenlos erhältlich:

Fraktion DIE LINKE in der Hamburgischen Bürgerschaft  
Rathausmarkt 1, 20095 Hamburg, Tel.: 040/42831-2250, Fax: 040/42831-2255  
E-Mail: [info@linksfraktion.hamburg.de](mailto:info@linksfraktion.hamburg.de); [www.linksfraktion-hamburg.de](http://www.linksfraktion-hamburg.de)

## Mehr, bessere und preiswerte Wohnungen!

Eckpunkte einer sozialen  
Wohnungspolitik für Hamburg

Joachim Bischoff  
Michael Joho  
Antje Schellner



Wohnen ist ein elementares menschliches Bedürfnis – ein Bedürfnis, das weit mehr beinhaltet, als bloß ein Dach über dem Kopf zu haben. Menschenwürdiges Wohnen schließt daher immer auch Wohnverhältnisse und Wohnumfeldbedingungen ein. Gebraucht werden Wohnungen, die nicht krank machen, die angemessen groß sind und zu den unterschiedlichen Lebensentwürfen und Lebenssituationen der Menschen passen.

Joachim Bischoff ist Ökonom und Abgeordneter der Fraktion DIE LINKE in der Hamburgischen Bürgerschaft.

Michael Joho ist Mitarbeiter der Fraktion DIE LINKE in der Hamburgischen Bürgerschaft.

Antje Schellner ist Fachreferentin für Wohnen und Verkehr der Fraktion DIE LINKE in der Hamburgischen Bürgerschaft.

Kontakt:

Fraktion DIE LINKE  
in der Hamburgischen Bürgerschaft  
Rathausmarkt 1, 20095 Hamburg

Telefon: 040/42831-2250

Telefax: 040/42831-2255

E-Mail: [info@linksfraktion.hamburg.de](mailto:info@linksfraktion.hamburg.de)

[www.linksfraktion-hamburg.de](http://www.linksfraktion-hamburg.de)

**DIE LINKE.**  
Fraktion in der  
Hamburgischen Bürgerschaft

Redaktionsschluss: März 2009

Titelfoto: HVV

Endredaktion, Satz & Gestaltung: Gerd Siebecke

Druck & Buchbindearbeiten: Idee, Satz & Druck, Hamburg