

Planlose Verkehrsentwicklung – und die soziale Frage kommt nicht vor

Auswertung der Großen Anfrage der Linksfraktion zur „Verkehrsentwicklung in Hamburg“ (Drucksache 19/6339 vom 25.6.2010)

Ende Mai 2010 hatte die Bürgerschaftsfraktion DIE LINKE eine Große Anfrage zum Thema Verkehr beim Senat eingereicht, seit dem 25. Juni liegt nun Antwort vor. Wir nehmen die darin enthaltenen Daten und Aussagen zum Anlass, nachfolgend die wichtigsten Punkte zusammenzufassen und – wo aus unserer Sichtig nötig – zu kommentieren.

Verkehr wird in der Öffentlichkeit oft als ein technischer, eng mit der Wirtschaft verknüpfter und meist männlich geprägter Komplex wahrgenommen. Veranstaltungen, die sich mit dem Thema befassen, werden leider nur zu einem geringen Anteil von Frauen besucht. In den vergangenen Jahren wurde sich dem Thema unter der Überschrift „Wachsende Stadt“ und insbesondere unter dem Blickwinkel der Wirtschaftsverkehre und des Tourismus genähert. Durch den (Senats-) Einfluss der GAL haben in den vergangenen zwei Jahren vor allem auch klimapolitische Ziele an Gewicht gewonnen.

Die Güterverkehre steigen, die Menschen wünschen sich Entlastungen der Wohngebiete, die Wirtschaft erweiterbare Verkehrswege. Die soziale Komponente dagegen, die Zugänglichkeit und Teilnahme am Verkehr aller Menschen und damit die Teilhabe an einer auf Mobilität ausgelegten Gesellschaft ist zunehmend in den Hintergrund geraten. Ein „echtes“ Sozialticket ist zwischenzeitlich gänzlich gestrichen worden, dann zu einer pauschalen, ungenügenden Bezuschussung verkommen, die diese Teilhabe nicht sichern kann. Regelmäßige Tarifierhöhungen – die nächsten stehen Ende 2010 an – erschweren nachhaltig den Umstieg auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und schließen einen Teil der Menschen mit geringem Einkommen tendenziell aus. Von der Mobilität abgehängt zu werden bedeutet, von der (Bewerbung in der) Berufswelt ausgegrenzt zu sein, bedeutet soziale Isolation, Ausschluss von kultureller und sportlicher Teilhabe, vom öffentlichen Leben, bedeutet Zentralisierung der Problemlagen in einzelnen Stadtteilen. Auf wissenschaftlicher Ebene werden eben diese Phänomene, von Sozial- und Sportverbänden schon lange angemahnt, längst bestätigt und belegt.

Um die Entzifferung und Deutung des „Zahlengewitters“ (Dittmann, „Die Welt“) der Großen Anfrage zu erleichtern, möchten wir hier nun einige Hilfestellungen geben, denen wir zum Teil erweiternde Erläuterungen sowie Pressemitteilungen beigelegt haben.

Allgemeine Grunddaten zur Verkehrsnutzung

Der Senat arbeitet an einem Gesamtverkehrsplan. Im ersten Schritt soll ein feinräumiges, verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmodell für Hamburg erstellt werden. Dieser erste Schritt wird jedoch noch vorbereitet, eine Zeitplanung hierfür besteht bisher nicht.

Die Aufteilung der Hamburger Verkehre, der sogenannte Modal Splitt, ist im Zeitraum von 2002 bis 2008 für den Radverkehr (um 3,5 % von 9 auf 12,5%) sowie den Fußverkehr (um 2,5 % von 25 auf 27,5 %) leicht angestiegen. Allerdings sind wir noch vom besonders propagierten Ziel des schwarz-grünen

Senats, den Fahrradverkehr auf 18 % am Modalsplitt anzuheben und damit zu verdoppeln, weit entfernt.

Ob es, auch im Angesicht der leeren Kassen, noch gelingt, die zur Erreichung der Zahlen notwendigen Vorhaben zu realisieren, ist fraglich. Die Verabschiedung von manchem geplanten Projekt, wie z.B. einer Norderelbquerung für RadfahrerInnen und FußgängerInnen, erfolgte „still und heimlich“. Der Hinweis, dass aufgrund begrenzter Ressourcen eine andere Prioritätensetzung erfolgen müsse, dürfte die Zielvorhaben der gegenwärtigen Hamburger Regierung an einigen Stellen ausbremsen.

Erfreulicherweise hat der motorisierte Individualverkehr im o.a. Zeitraum um 3,0 % abgenommen. Gründe hierfür können in den gestiegenen Benzinpreisen, der Stagnation der Bruttolöhne, der Wirtschaftskrise und ihren Folgen für den Arbeitsmarkt liegen. Da lässt man das Auto zwangsläufig eher mal stehen, um Geld zu sparen.

Was beim aktuellen Modal Split allerdings verwundert und wohl u.a. auf die doch deutlich gestiegenen Fahrpreise zurückzuführen sein dürfte, ist der Rückgang der Nutzung des ÖPNV um 1%. Insbesondere im Hinblick darauf, dass Anfang Juli der ÖPNV eine Rekordzahl im Kundenzuwachs vermelden konnte, fällt diese jedoch hinter den stärker ausfallenden Zuwächsen im kostenneutralen Fuß- und Fahrradverkehr zurück.

Modalsplit in %	2002	2008
Öffentlicher Personenverkehr	19	18
Motorisierter Individualverkehr, Mitfahrer	13	11
Motorisierter Individualverkehr, Fahrer	34	31
Rad	9	12,5
Zu Fuß	25	27,5

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Dazu nehmen wir hier eine Pressemitteilung der LINKSFRAKTION vom 30.6.2010 auf:

ÖPNV: Ausbau muss sozial gerecht erfolgen!

Bei der Veranstaltung „Handlungsbedarf im ÖPNV“ der Handelskammer waren sich alle geladenen Podiumsgäste einig: Der ÖPNV muss aufgrund der steigenden Fahrgastzahlen dringend ausgebaut werden. Bus, Bahn und Hauptbahnhof haben die Kapazitätsgrenzen erreicht, daher muss die Stadtbahn umgesetzt, der Ausbau der S4 und der U4 vorangetrieben werden.

Zur Frage der Finanzierung bemerkte die Handelskammer, man solle doch Personalstellen im öffentlichen Dienst einsparen, um den Stadtbahnbau zu finanzieren. Nach Staatsrat Dr. Winters müsse man zur Finanzierung der Projekte schon „Phantasie aufbringen“. Herr Elste, Vorstandssprecher der Hamburger Hochbahn AG versicherte, dass der Anteil der städtischen Zuschussung des ÖPNV nicht steigen würde. Wovon er allerdings nicht sprach, ist, ob die Kosten für die Kunden steigen werden. Insbesondere in den vergangenen fünf Jahren lagen die Preissteigerungen bereits um mehr als zwei Prozent oberhalb der Entwicklung der Bruttolöhne. Damit leistet der ÖPNV seinen Beitrag zur Schwächung der Reallöhne.

Prof. Dr. Gertz von der TU Harburg war der Einzige, der darauf hinwies, dass die Entwicklung des Verkehrs auch eine Frage der Sozialpolitik sei, ob auch Geringverdiener zukünftig daran teilhaben könnten.

Dazu erklärt Dr. Joachim Bischoff, stadtentwicklungspolitischer Sprecher der Fraktion DIE LINKE: „Wir haben für eine Teilnahmemöglichkeit aller Menschen am Nahverkehr Sorge zu tragen. Dazu gehört eine solide Finanzierung, die nicht zu Lasten von Arbeitsplätzen und des Sozialhaushalts oder mit Fahrpreiserhöhungen einhergeht.“

Besonders auffällig ist, dass innerhalb von sechs Jahren die Zuschüsse der Stadt an den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) um über 25 % zugenommen haben. Gleichzeitig lobte Hochbahn-Chef Elste bei einer Pressekonferenz des Senats anlässlich der Vorstellung der aktuellen Stadtbahn-Pläne am 28. Juni und einer ÖPNV-Veranstaltung der Handelskammer am 29. Juni (vgl. die Pressemeldung), dass der Kostendeckungsgrad des Verkehrsverbundes auf über 88 % gestiegen sei. Im bundesweiten Vergleich erwirtschaftet Hamburg damit im Schnitt einen um 20 % höheren Kostendeckungsgrad als andere Städte, die gerade mal bei einem Kostendeckungsgrad von rund 65 % liegen. Die nachfolgende Tabelle veranschaulicht die jährlichen Zuschüsse der Freien und Hansestadt Hamburg an den HVV:

Jahr	in Tsd. Euro
2005	3.728
2006	4.372
2007	4.095
2008	4.114
2009	4.401
2010 (Plan)	4.897

Entgegen dem von 19 auf 18 % gesunkenen Anteil des ÖPNV am Modal Splitt hat sich die Anzahl der verkauften Tickets und Abonnements im Zeitraum 2002 bis 2008 deutlich erhöht, zum Teil (bei Kinder-Abos) sogar verdoppelt.

Jahr	Einzelkarten	Familien-/ Gruppenkarten	Abo Kind	Abo Erwachsene 1)	Abo Senioren
2002	39.250.300	1.545.255	1.460	2.803.195	422.319
2003	43.114.753	1.612.966	1.561	2.821.112	427.821
2004	43.443.705	1.672.216	1.654	2.933.648	441.361
2005	48.309.016	1.894.196	1.822	3.143.328	460.010
2006	49.335.995	1.979.248	2.190	3.334.337	474.194
2007	49.339.119	2.001.934	2.998	3.543.537	489.496
2008	49.564.785	2.071.933	3.044	3.864.606	514.664

Insbesondere die sprunghaft gestiegene Nachfrage nach dem sogenannten Sozialticket, das aber nur eine Bezuschussung von pauschal 18 Euro je Monatskarte darstellt, von 81.380 KundInnen im Jahre 2008 auf 281.604 in 2009 zeigt, wie groß der Bedarf ist .

Die Preise im HVV sind, wenn man nur den Zeitraum von 2002 bis 2008 betrachtet, je nach Ticket oder Abo in der Spanne von ca. 12 % bis z.T. über 100% angestiegen, z.B. für den Einzelfahrschein für das „Kind Gesamtbereich“ von 0,80 auf 2,00 Euro. Gerade für Kinder sind die Zuwächse am massivsten, so kostete der Einzelfahrschein 1990 noch 1,10 DM (also ca. 0,55 Euro), im Jahre 2010 dagegen 2,00 Euro, was eine Steigerung von nahezu 300 % bedeutet. Auch die Einzelkarte für den Gesamtbereich ist überdurchschnittlich stark gestiegen, von 5,10 DM (1990) auf 7,40 Euro (2010), also um ca. 200 %. Nur etwa verdoppelt haben sich in diesem 20-Jahres-Zeitraum die Kosten für verschiedene Zonenkarten etc., etwas günstiger geworden sind dagegen verschiedene Familien- und Gruppenkarten.

Die Erhöhungen der HVV-Tarife liegen seit dem Jahr 2006 oberhalb der Entwicklung der durchschnittlichen Bruttoverdienste. Dies ist um so problematischer, da die Einkommensentwicklung mit einer zunehmend sich spreizenden Arm-Reich-Schere einher geht. Immerhin ist eine Zunahme der unteren Einkommensschichten von 18 auf 22 % und zugleich eine Abnahme der mittleren Einkommen von 64

auf 60 % zu konstatieren (Angaben laut aktueller DIW-Studie). In der Reallohnentwicklung liegt Deutschland europaweit an letzter Stelle. Aufgrund der steigenden Verbraucherpreise vor allem in den Bereichen Energie und Lebensmittel sanken – bei konstanten Bruttoverdiensten – die Reallöhne im Jahre 2009 erstmals seit 1949.

Die Frage ist daher, ob ein Unternehmen, welches so hoch von der Stadt bzw. den SteuerzahlerInnen bezuschusst wird, mit zur allgemeinen Schwächung der Einkommen beitragen darf. Aus Sicht der LINKEN ist aber gerade der ÖPNV ein wesentliches Element, die umfassende Teilhabe der Menschen an der allgemeinen Mobilität zu sichern. Fahrpreise dürfen also keinesfalls mehr vom Einkommen der Menschen verschlingen, ganz im Gegenteil ist als Ziel der erheblich günstigere, ja kostenfreie ÖPNV anzustreben.

Jahr	HVV-Tarif	Bruttoverdienste
2000	100,0	100,0
2001	100,9	102,2
2002	103,2	104,3
2003	104,8	107,0
2004	106,7	109,1
2005	108,1	110,4
2006	112,0	111,3
2007	115,6	113,0
2008	117,3	116,8
2009	121,1	119,9

Anmerkung: Jahr 2000 = 100

Ärgerlich ist, dass zusätzlich zu dem hohen Preisniveau beim ÖPNV und den Zuschüssen von öffentlichen Mitteln auch noch eine Abrechnung für besondere Bevölkerungsgruppen durchgesetzt wird. Beispielsweise wurde im Juli eine Nachbewilligung und Änderung im Haushaltsjahr 2010 für die unentgeltliche Beförderung schwerbehinderter Menschen im ÖPNV in Höhe von einer Million Euro beschlossen (Bürgerschafts-Drucksache 19/6497 vom 16.6.2010) „Der gestiegene Bedarf resultiert insbesondere aus den höher geschätzten Fahrgeldeinnahmen, die über dem in der Veranschlagung berücksichtigten Wert lagen und wesentlich durch die Preisanpassung zum Januar 2009 bedingt sind“, so die Begründung des Vorhabens laut Angaben des Senats in der betreffenden Drucksache.

Die Begründung mutet geradezu grotesk an, werden doch die KundInnen somit zweifach zur Kasse gebeten: Zum einen muss man durch die erwähnte Preisanhebung mehr für sein Ticket zahlen (zum Jahreswechsel 2009/2010 im Schnitt 1,8%), zum anderen fließen durch die Anhebung der städtischen Zuschüsse mehr Steuergelder in den ÖPNV. Der HVV kann bei diesen Handhabungen nur gewinnen... So hat der Senat mit dem HVV eine Vereinbarung getroffen, wonach die Fahrpreise jährlich erhöht werden können. Dies wird nun gern und ausgiebig vom HVV in Anspruch genommen.

So wurden von 2007 auf 2008 und von 2008 auf 2009 die Preise um über 3 % angehoben und von 2009 auf 2010 nochmals um 1,8 %. Diese Zahlen lagen oberhalb der Zahlen der Steigung des allgemeinen Verbraucherindex sowie der Brutto Lohnentwicklung.

Der HVV beziffert seine Mehreinnahmen auf rund 12,5 Mio. jährlich. Es drängt sich die Frage auf: Was macht er mit all den erwähnten Mehreinnahmen? Wem oder was kommen sie zugute?

S-Bahn

In den letzten zehn Jahren (2000 bis 2009) ist das Fahrgastaufkommen um mehr als ein Viertel gestiegen, von 156,2 Mio. auf 220 Mio. im Jahre 2009.

Die Gleiskilometer sind in den letzten drei Jahren von 112,0 km auf 146,8 km ausgebaut worden.

Der Umsatz ist innerhalb der Zeitspanne von 2007 bis 2009 von 201,7 Mio. auf 237,2 Mio. angestiegen, d.h., innerhalb von zwei Jahren um fast 20 %.

Vergleicht man diese Angaben mit der gestiegenen Anzahl von Tickets im HVV, ist zu erkennen, dass dessen Verkaufszahlen zwar kontinuierlich angewachsen sind, jedoch nicht in gleicher Höhe und so sprunghaft wie die Umsätze der S-Bahn.

Die S-Bahn ist seit 1997 ein selbständiges Tochterunternehmen der Deutschen Bahn, ebenso wie die Berliner S-Bahn. Die Missstände der Berliner S-Bahn haben in jüngerer Vergangenheit bekanntlich für Schlagzeilen gesorgt. Im vergangenen Winter zeigten sich auch bei der Hamburger S-Bahn technische Mängel, die zu Fahrtunterbrechungen auf der Strecke nach Stade führten.

22 der insgesamt 164 eingesetzten Triebzüge nähern sich innerhalb der kommenden sechs Jahre ihrer technischen Lebensaltersgrenze. Kontrollen werden laut Auskunft nach Vorschrift ausgeführt, außerdem wird eine Fahrzeugreserve von 8 % vorgehalten. Es taucht somit nichts weiter Auffälliges auf. Allerdings sind auch keine Investitionen geplant.

Dass angeblich noch keine Stationspreislisten herausgegeben wurden, kontrastiert merkwürdig mit der Ankündigung, dass ab Mai 2010 die Preise transparenter gestaltet und neu verhandelt würden.

Die Hamburger Hochbahn

Laut Antwort auf die Große Anfrage gebe es zwischen der BeNEX GmbH und der Hochbahn keinen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag, so dass eine Übernahme von evtl. Verlusten der BeNEX durch die Hochbahn ausgeschlossen sei.

Die Frage, inwiefern die Expansionsstrategie förderlich für die Verbesserung des ÖPNV ist, wird mit dem Sammeln von Erfahrungen am Wettbewerbsmarkt und der Schaffung neuer Arbeitsplätze begründet. Wörtlich heißt es zu IV.1, 2 und 3/4: „Die Hochbahn hat im Jahr 2007 ihre gesamten Expansionsaktivitäten in eine zusammen mit einem Partner gegründete Expansionsholding (BeNEX GmbH) ausgegliedert. Die Hochbahn ist an der BeNEX GmbH mit 51 % beteiligt, der Partner mit 49 %.“ Auch soll durch die Expansion ein umfassender Wissenstransfer in vielen Bereichen (u. a. auch Zuschnitt Leistungsangebot, Tarifgestaltung, Serviceangebot) erfolgen, der im Ergebnis zu einem verbesserten Angebot und einer stärkeren Service- und Kundenorientierung auch im Hamburger ÖPNV führen würde.

Diese Argumente leuchten nicht ein und haben mit der Verbesserung der Angebote in Hamburg nichts zu tun. Diese Verkehrspolitik liegt eher auf der Linie des schwarz-grünen Senats, die „Stadt als Unternehmen“ zu definieren. Dem Leitbild nach ist die logische Folge, dass Konkurrenz und Expansionsstrategie zum Selbstzweck werden. Hier hat sich die Führung eines städtischen Unternehmens derart von ihren ursprünglichen Aufgaben entfernt, dass sie scheinbar nicht einmal bemerkt, wie befremdlich ihre Antworten wirken.

„Die Hochbahn hat weder die metronom Eisenbahngesellschaft mbH aufgekauft, noch ist sie deren Gesellschafterin.“ Diese Aussage steht in einem bemerkenswerten Gegensatz zu anderen Berichten: Die Hochbahn AG hat zwar die metronom Eisenbahngesellschaft nicht aufgekauft, jedoch nach einer Pressemitteilung des „Hamburger Abendblatt“ vom 30.6.2010 ihr Interesse am Kauf bekundet. Die Deutsche Bahn, deren Tochter die Hochbahn ist, übernahm den britischen Metronom-Mehrheitseigner Arriva. Zunehmend stößt man bei den städtischen Unternehmen auf Verflechtungen, denen kaum jemand folgen kann und die zumeist im Hintergrund gehalten werden, wie der hier aufgenommene Bericht aus „Welt online“ belegt.

„Welt online“, vom 29.6.2010:

Die Hamburger Hochbahn will von dem britischen Verkehrsbetreiber Arriva Anteile am deutschen Schienenverkehr erwerben. Grund ist, dass sich die Arriva nach der Übernahme durch die Deutsche Bahn aus Wettbewerbsgründen von ihren Anteilen am deutschen Markt trennen muss. "Wir haben Bahnchef Rüdiger Grube unser Interesse an einigen Anteilen angezeigt. Jetzt liegt es an ihm zu entscheiden, ob das Paket als ganzes oder in kleineren Stücken verkauft wird", sagte der Vorstandschef der Hochbahn, Günter Elste, am Montag.

Dessen Unternehmen ist über zwei gemeinsame Geschäfte eng mit Arriva verbunden: Zusammen betreiben sie die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft (Odeg) und halten die Mehrheit am Metronom. "Da würden wir die Arriva-Anteile gern übernehmen", so Elste. Sollte es dazu kommen, wäre es für die Hochbahn zugleich der Einstieg in den Gütertransport. Arriva ist nämlich über die Osthannoversche Eisenbahnen (OHE) am Metronom beteiligt. Und die OHE transportiert auch Güter.

Die Hochbahn fühlt sich dafür stark genug. Mehr Fahrgäste und eine Steigerung der Effizienz haben nämlich auch im vergangenen Jahr zu einer Verbesserung des Ergebnisses geführt. Der Verkehrsbetrieb, der in Hamburg Busse und U-Bahnen betreibt, hat 2009 ein Defizit von 58,4 Millionen Euro erwirtschaftet - noch einmal 1,3 Millionen Euro besser als im Vorjahr. Entsprechend stieg der Kostendeckungsgrad auf 88,1 Prozent. "Mit diesem Wert sind wir national wie international eines der wirtschaftlichsten Verkehrsunternehmen", sagte Elste bei der Vorstellung der Jahresbilanz des Unternehmens.

Insgesamt hat die Hamburger Hochbahn im vergangenen Jahr 401,6 Millionen Fahrgäste befördert. Das sind zwei Prozent mehr als im Vorjahr. Damit stiegen die Fahrgastzahlen noch einmal um zwei Prozent und damit stärker als in anderen deutschen Großstädten, die im Durchschnitt 1,5 Prozent mehr Fahrgäste beförderten.

Allein in den vergangenen fünf Jahren hat die Hochbahn zehn Prozent mehr Kunden hinzugewonnen. Zur Bewältigung des Kundenanstiegs hat das Unternehmen seine Leistung ausgeweitet: Das U-Bahn-Angebot ist seit 1999 um ein Viertel gewachsen, die zurückgelegten Busstrecken um knapp neun Prozent. "Das klingt deutlich weniger, ist es aber nicht, da wir inzwischen längere Gelenkbusse einsetzen", sagte Elste.

Dass trotz Angebotsausweitung das Defizit gesenkt werden konnte, führt Elste auf die gestiegene Produktivität zurück. Besonders deutlich wird dieses, wenn der Fehlbetrag auf jeden Fahrgast heruntergebrochen wird (siehe Grafik). 1999 musste der Steuerzahler für die Beförderung jedes Fahrgasts 23 Cent hinzugeben. Im vergangenen Jahr waren es nur 15 Cent. Die Hochbahn hat ihren Kostenaufwand pro Fahrgast deutlich senken können, etwa durch die Verlängerung der Arbeitszeit und Streichungen beim Urlaubsgeld. Der Energieeinsatz konnte gesenkt werden, zugleich stiegen die Fahrgeldeinnahmen.

"Ein bisschen Glück haben wir aber auch gehabt", sagte Elste zur jüngsten Absenkung des Defizits. So habe die Hochbahn ein sogenanntes Cross-Border-Leasing-Geschäft vorzeitig beenden können, dass sich mit 1,8 Millionen Euro einmalig positiv in der Bilanz niedergeschlagen habe. "Ob die Produktivitätsverbesserung aber in Zukunft so weitergeht, da habe ich meine Zweifel", sagte Elste. So würden sich die Energiepreise stärker nach oben bewegen als die Fahrpreise.

Weder für die dringend gewünschte Expressbahn nach Elmshorn noch für das geforderte zweite Gleis der S-Bahn Hamburg Rahlstedt-Ahrensburg gibt es zur Zeit belastbare Planungen.

Allerdings verkündete Senatorin Hajduk (in der bereits erwähnten Veranstaltung zum ÖPNV), dass eine Machbarkeitsstudie zur S4 in Auftrag gegeben würde.

Stadtbahn

Am 28. Juni sind die Informationen, die nicht in der Antwort auf die Große Anfrage stehen, über die Pressekonferenz des Senats bekannt gegeben worden. Dazu zunächst die Presseerklärung der LINKS-FRAKTION vom 29. Juni:

Stadtbahn: Schnäppchen für Hamburg?

Heute informierte der Senat über den gegenwärtigen Stand der Stadtbahn. Für den ersten Streckenabschnitt über 7,7 Kilometer inklusive Betriebshof und Fahrzeugen werden 338 Mio. Euro veranschlagt. 109 Mio. steuert die Hamburger Hochbahn, 172 Mio. der Bund bei, Hamburg soll 57 Mio. Euro übernehmen. Das wäre weniger, als die fragwürdige HafenCity-Linie U4, die nach gegenwärtigen Vorhersagen die Hamburger SteuerzahlerInnen 75 Mio. Euro kosten soll.

Dazu erklärt der verkehrs- und stadtentwicklungspolitische Sprecher der Bürgerschaftsfraktion DIE LINKE, Dr. Joachim Bischoff:

„Die Stadtbahn ist ein wirtschaftlich und ökologisch sinnvolles Projekt. Wenn Senatorin Hajduk allerdings anführt, ‚jede Berechnung birgt Risiken‘, sollten in dieser Stadt alle Alarmlampen angehen. Dennoch, wenn sich die Kalkulationen und die von der Hochbahn sowie dem Bund zugesagten Beiträge als sicher erweisen, kann ich das Vorhaben nur unterstützen.“

DIE LINKE hat immer vertreten, dass auch und gerade in Zeiten der Wirtschafts- und Finanzkrise nicht planlos und flächendeckend gespart und gestrichen werden darf. Vielmehr kommt es darauf an, sinnvolle Zukunftsinvestitionen zu tätigen, also Schwerpunkte in den Bereichen zu setzen, die der großen Mehrheit der Bevölkerung nutzen. Dazu zählen der Mitteleinsatz zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs und die Schaffung der Stadtbahn. Aber auch die angeschobenen, zusätzlichen Ausgaben im Schul- und Hochschulwesen, insbesondere für die Schaffung der Primar- und Stadtteilschulen, bessere Schulgebäude und geringere Klassenfrequenzen und eine rundum sanierte Universität. Überfällig ist zudem der verstärkte und nachhaltige Neubau von Sozialwohnungen. Hier gibt es bisher nur zarte Ansätze, die aber dem wachsenden Wohnungsmangel in der Stadt weder kurz- noch mittelfristig auch nur annähernd gerecht werden.

Diese Schwerpunktsetzung muss in Zukunft begleitet werden von einer rigorosen Überprüfung aller städtischen Ausgaben und vom Verzicht auf alle mehr oder weniger überflüssigen Events und Leuchtturmprojekte, angefangen bei der Polizei-Reiterstaffel bis hin zur Music-Hall in St. Pauli. Diese Projekte gehören genauso gekippt wie die bereits abgesagte Pferde-Doppelrennbahn in Horn und der ebenso gecancelte millionenschwere, überdachte Weg vom Baumwall zur Elbphilharmonie.

Einige Verbesserungen (Führung auf Mittelstreifen, keine Baumabholzung im Stadtpark) wurden bei den neuesten Planungen auf Anregung der BürgerInnen berücksichtigt. Einzelhändler drohen allerdings nach wie vor Klagen an, da sie hohe Geschäftsverluste befürchten. Das von Frau Hajduk angesprochene „Restrisiko“ bei der Finanzierungskalkulation bleibt ebenso ein Problem, wie die Warnung des Verkehrsexperten Prof. Dr. Gertz von der TU Harburg, dass die Konkurrenz hoch sei, da sich gegenwärtig viele andere Kommunen bemühen, an die nur noch zeitlich begrenzt geöffneten Fördertöpfe heranzukommen.

Auf der Handelskammer-Veranstaltung am 30. Juni sprach Staatsrat Winters bezeichnenderweise von der „geforderten Phantasie“ zur Sicherung der Projekte. Die Handelskammer schlug sogar vor, Personalabbau im öffentlichen Dienst zwecks Finanzierung der ÖPNV-Großprojekte zu betreiben. Aus der Sicht der LINKEN ist dies natürlich eine nicht hinnehmbare Position.

AKN

Auch bei der AKN zeigt sich ein starker Kundenanstieg. So ist die Zahl der Fahrgäste innerhalb der letzten zehn Jahre (2000 bis 2009) um rund 20 % gestiegen (Linie A1. von 5.305 Tsd. Gästen jährlich auf 7.027 Tsd., Linie A3 von 632 Tsd. Gästen jährlich auf 880 Tsd, das AKN-Stammnetz inkl. Hauptbahnhof von 5.937 Tsd. Gästen jährlich auf 7.887 Tsd).

Seit längerem wird für die steigende Zahl der PendlerInnen eine Durchfahrt bis zum Hauptbahnhof gefordert. Ein Modellprojekt wurde zum Jahresende 2009, entgegen der dringlichen Forderung der Anliegergemeinden in Schleswig-Holstein, eingestellt.

Nun enden die Züge wieder in Norder- und Eidelstedt. Der Hauptbahnhof ist an der Kapazitätsgrenze, der Einsatz der AKN auf Hamburger Strecken angeblich nicht rentabel. Die Taktdichte der AKN wurde verdoppelt (statt alle 40 Minuten auf alle 20 Minuten), der Umsteigevorgang bleibt.

Die ausreichende Anbindung des Umlandes an den ÖPNV ist für Hamburg eine zentrale Herausforderung. Die steigenden Mieten und der Wohnungsmangel produzieren – bei gleichzeitigem Bevölkerungswachstum – innerhalb der Stadt immense Pendlerverkehre.

Die Berufspendlerverkehre in die Stadt sind in den vergangenen zehn Jahren um ein Drittel gestiegen, von rund 200.000 auf 300.000. Aber auch die Pendelverkehre aus der Stadt zeigen ähnliche Tendenzen. So stieg die Zahl diesbezüglich von 100.000 auf 150.000. (Quelle: Prof. Gertz TU Harburg; der entsprechende Vortrag kann auf Anfrage von uns zugestellt werden.) Für die Entlastung der Stadt vom Individualverkehr ist eine ausreichende Sicherung der verkehrlichen Anbindung des Umlandes unbedingt notwendig.

Straßen

Zur Beseitigung der Straßenschäden wurden 15 Mio. Euro aus verschiedenen Haushaltstiteln umgeschichtet:

9.2 – Allgemeine Finanzverwaltung

9990.356.01 – Entnahme aus dem Grundstock zum Grunderwerb

6.0 – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

6300.741.22 – Verbesserung des Verkehrsflusses durch den Bau von Kreisverkehren

6300.741.24 – Einrichtung von Gemeinschaftsstraßen

Es müsste im Einzelfall noch einmal geprüft werden, was durch die Umschichtung an anderer Stelle konkret zurückgefahren bzw. nicht realisiert wird.

Allein im Jahre 2009 musste die Stadt 29.476,51 Euro als Ersatzleistungen, die für Schäden Dritter in Folge von Straßennutzung entstanden sind, aufbringen. Da jedoch die Frostperiode erst Ende Dezember begann und sich die Glatteisbildung über zwei Monate, bis Mitte/ Ende Februar hinzog, ist zu vermuten, dass aufgrund von Unfällen bei Glatteisbildung und in Folge der an vielen Stellen noch immer bestehenden Asphaltschäden erst in diesem Jahr die großen Folgekosten offenbar werden. Ganz offensichtlich laufen hier noch Gerichtsverfahren.

Die Herstellungskosten der Hamburger Straßen betragen 3,9 Mrd. Euro. Der Buchwert aller Hamburger Straßen vermindert sich durch den Sanierungsstau jährlich um 80 Mio. Die Haushaltsansätze in Höhe von knapp 10 Mio. Euro für die Betriebsausgaben und rund 20 Mio. Investitionen für die öffentlichen Straßen (mit sinkender Tendenz) liegen weit hinter den notwendigen Mittelansätzen zurück.

Der Rechnungshof macht Vorschläge wie über kostengünstigere Instandsetzungsverfahren und neue Prioritätensetzungen Einsparungen zwischen 9 und 54 Mio. Euro getätigt werden könnten. DIE LINKE unterstützt den Landesrechnungshof in dieser Hinsicht und der zugleich geäußerten Kritik am Senat.

Fünf Bezirksämter haben jeweils eine Straße für das Shared-Space-Modellvorhaben angemeldet.

Altona: Bahrenfelder Straße

Mitte: Lange Reihe

Eimsbüttel: Osterstraße

Bergedorf: Weidenbaumsweg,

Nord: Tangstedter Landstraße

Abzüglich der umgeschichteten 2 Mio. Euro für Straßenschäden verbleiben in 2010 noch 5,2 Mio. Euro für die Umsetzung von Shared Space. Das dies für die Umgestaltung von fünf Straßen nicht reichen wird, ist offensichtlich. Im Bezirk Mitte wurde die Entscheidung für Shared Space gegen das Votum des Stadtteilbeirats St. Georg getroffen.

In fünf Hamburger Gebieten gilt das Anwohnerparken:

M 100 Großneumarkt: eingeschränktes Halteverbot

M101 Schaarmarkt: Parkscheibenregelung

M102 Cremon: Parkscheibenregelung

M 200 St. Pauli: Parkscheibenregelung

M 100 Flughafen: Parkscheibenregelung

Die Fachbehörde bezeichnet die Erfahrungen mit Anwohnerparkregelungen „insgesamt als positiv“. Was eigentlich positiv ist und nach welchen Kriterien diese Einschätzung zustande kommt, erfahren wir leider nicht.

In St. Pauli befindet sich das Bewohnerparken derzeit in der Überprüfung. „Das Projekt soll in 2010 abgeschlossen werden“, heißt es da lapidar. Das könnte bedeuten, dass die BewohnerInnen des eh schon zugesperrten Viertels noch mehr Probleme bekommen. Es würde dem Event- und Touristenpublikum nicht nur Tür und Tor, sondern auch noch den letzten Parkplatz öffnen bzw. zugänglich machen, wenn sogar die AnwohnerInnen schützenden Parkscheibenregelungen aufgehoben werden. Nicht der Abbau von Anwohnerparkbevorrechtigungen ist angezeigt, sondern vielmehr deren Ausweitung! Dies hätte nicht zuletzt die langfristige, positive Wirkung, dass mehr Menschen auf Verkehrsmittel des ÖPNV umsteigen.

Güterverkehr

Die Güterverkehre steigen erheblich. Das Güterverkehrsaufkommen ist bei allen Verkehrsträgern zum Teil, trotz Wirtschaftskrise, um bis zu über 30 % gestiegen (Bahn und deutscher LKW). Die nachfolgende Tabelle veranschaulicht das Güterverkehrsaufkommen von und nach Hamburg nach Verkehrszweigen (in 1.000 Tonnen).

Jahr	Eisenbahn	Güterkraftverkehr deutscher Lkw ¹⁾	Binnenschifffahrt	Seeschifffahrt
2000	22 970	93 320	9 762	85 863
2001	24 772	98 019	10 319	92 709
2002	26 423	94 659	9 403	98 272
2003	28 217	94 430	9 037	106 536
2004	31 636	104 867	8 987	114 501
2005	34 780	107 426	11 177	125 894
2006	42 869	117 131	10 475	135 260
2007	45 528	128 765	12 024	140 236
2008	47 079	140 418	12 207	140 562
2009	38 109			110 604

1) Auswahleinheiten ab 6 Tonnen zul. Gesamtgewicht und/oder 3,5 Tonnen Nutzlast; 5 Promille Stichprobe

Allerdings scheint die Ausgangsannahme des HPA-Masterplans Hafenbahn Hamburg 2015, dass sich bis zum Jahr 2015 die Schienengüterverkehre verdoppeln, in Betrachtung der Transportzahlenentwicklung fraglich.

Im Containerbereich liegen die Rückgänge im Jahr 2009 bei 40 %, bei den Gütern um immerhin 25 %. Da der Masterplan Hafenbahn im Jahr 2007 erstellt wurde, konnten die durch die Wirtschaftskrise bedingten Einbrüche nicht eingerechnet werden.

Jahr	Hafenbahn Transportierte Güter		Hafenbahn Containertransporte	
	[in 1.000 t]	Jahr 2000 = 100 %	[in TEU]	Jahr 2000 = 100 %
2000	24.167,8	100%	779.262	100%
2001	26.671,8	110%	841.962	108%
2002	28.121,8	116%	921.141	118%
2003	29.196,3	121%	1.054.817	135%

2004	31.269,3	129%		1.233.348	158%
2005	33.396,3	138%		1.424.664	183%
2006	38.891,7	161%		1.587.820	204%
2007	39.737,6	164%		1.801.604	231%
2008	39.824,4	165%		1.892.856	243%
2009	33.945,1	140%		1.578.091	203%

TEU = Twenty Feet Equivalent Unit

Leider ist bei den umgeschlagenen Waren im Hafen der Anteil, der über den LKW-Verkehr abgewickelt wird, immer noch höher als der über die Schiene.

Auch wenn die Anteile sich in den vergangenen 10 Jahren leicht aufeinander zu bewegen (Anteil Bahn: von 31,5% im Jahr 2000 auf 34,7 % in 2009; Anteil LKW: von 44,9 % in 2000 auf 40,8 % im Jahre 2009), so wäre es im Hinblick auf Umwelt und bevölkerungsentlastende Effekte allemal erstrebenswert, wenn der Schienentransport weiter zunehmen würde.

VerkehrsexpertInnen sehen die Möglichkeit, den LKW-Verkehr einzuschränken, allerdings als begrenzt an, da die Verteilung großer Gütermengen über die Straßen erfolgt. Die Sachverständigen sehen die Lösung vielmehr in einem Abbau der Teilnahme des individuellen PKW-Verkehrs auf der Straße, um diese für den LKW-Verkehr frei zu bekommen.

Trotz der Einbrüche im Schiffsgüterverkehr wird weiterhin an Streckenertüchtigungsmaßnahmen festgehalten.

Auch der Bau der Y-Trasse wird wieder aufgenommen.

Es ist zu erkennen, dass schon seit 2005 der Anteil der Auslandsgüterverkehre, die über Hamburg durch Umladung abgewickelt werden, abnimmt. Waren sie bis 2005 noch steigend (von 15,7 % Anteil am gesamten Güterverkehr auf 20,8 % im Jahre 2004), so ging es seitdem bis 2008 kontinuierlich bergab (von 19,4 % im Jahr 2005 auf 12,0 % in 2008). Ein Ende ist bisher nicht in Sicht, da Reedereien zur Auslastung ihrer eigenen Anlagen inzwischen andere Häfen wie z.B. Bremerhafen und Rotterdam anlaufen.

Zum Umgang mit dem steigenden Güterverkehren wird zurzeit

- das „Mobilitätskonzept Südelbe“,
- der „Masterplan Straßenverkehr Hafen“,
- das Rahmenkonzept im Rahmen des „Verkehrsmanagementplans Hamburg“

entwickelt.

Hamburg hegt, trotz der Möglichkeit, vom Bund Ausnahmegenehmigungen für die Sperrung einzelner Straßen für den Schwerlastverkehr erwirken zu können, der Antwort nach keinerlei diesbezügliche Pläne, Und das, obwohl in einigen Wohngebieten massivste Belastungen festzustellen sind. Gerade im Süderelbe-Bereich sind die Schwerlastverkehre erheblich gestiegen und führen teilweise mitten durch die Wohngebiete. Ein die Bevölkerung schonendes Verkehrskonzept für den Güterverkehr ist dringend notwendig.

Es besteht aufgrund der (prognostizierten) steigenden Güterverkehre auf der Schiene und der Pendlerverkehren auf der Strecke Harburg ein eindeutiger Interessenkonflikt.

Es ist angesichts der absehbaren Problemlage und der punktuellen Überlastungen völlig unverständlich, schon die Prüfung (!) der Konfliktlage auf das Jahr 2014 zu verschieben.

Der Senat geht von einem Güterverkehrswachstum in diesem Jahr von 5 % aus, nachdem er im letzten Jahr um 10 % eingebrochen war.

Flughafen Fuhlsbüttel

Die Flugzeugbewegungen haben kontinuierlich vom Jahre 2000 mit 164.932 bis zum Jahre 2007 mit 173.768 zugenommen. Bis 2009 waren dann Rückgänge auf 157.488 Flugzeugbewegungen, d.h. um fast 10 %, zu verzeichnen.

Die Passagierentwicklung ist hingegen vergleichsweise geringfügiger zurückgegangen, nämlich von 12,8 Mio. (2007) auf 12,2 Mio. (2009). Es liegt nahe, die Rückgänge der Flugzeugbewegungen überwiegend dem Frachtverkehr zuzuschreiben.

Die Zahl der MitarbeiterInnen, die von städtischer Seite her für die Einhaltung der Nachtflugverbote zuständig sind, wurde seit 2000 nicht angehoben, die der MitarbeiterInnen im Bereich Luftaufsicht dagegen von 7 (2000) auf 12 (2010) angehoben.

Radverkehr

Die von den Radvereinen favorisierten Radfahr- und Schutzstreifen auf Straßen machen in Hamburg bisher nur einen verschwindend kleinen Teil von gerade einmal 25 km aus. Bedenklich ist bei den Zahlen vor allem, dass immer noch 400 km „gemeinsame Geh- und Radwege“ sind, ganz abgesehen vom Zustand eines erheblichen Anteils der 1.300 km „baulichen Radwege“, die bisweilen plötzlich vor einem Baum enden, teilweise zugeparkt sind, Haltestellen gefährdend tangieren etc. Dazu kommen die 200 km „selbständig geführten Radwege“.

Bezeichnend ist, dass die Stadt offenbar kein Kataster über den Zustand der Radwege führt. So kann sie angeblich keine Angaben über den weithin als sanierungsbedürftigen Zustand der Radwege etc. machen. Dies ist, auch angesichts der verkündeten Radoffensive, ein Armutszeugnis. Daraus resultiert, auch keine Aussagen über den Umfang des Instandhaltungsbedarfes machen zu können. Wie aber soll eine vernünftige, vorausschauende Radwegpolitik betrieben werden, wenn noch nicht einmal klar zu sein scheint, wie es mit dem Zustand und der Qualität der Radwege etc. im Groben, geschweige denn im Einzelnen aussieht?

Die Entwicklung der Mittel für den Radverkehr lassen den hemmenden Einfluss der CDU erkennen (so wurde die Kassenmittel von 2002 auf 2003 von 3,0 auf 1,7 Mio. Euro brachial zurückgefahren), aber auch die in dieser Hinsicht positive Rolle der GAL (von 2008 auf 2009 wurden die Kassenmittel von 1,2 auf 4,7 Mio. und damit auf nie zuvor erreichte Höhen angehoben). Ein ähnliches Bild zeigt sich auch hinsichtlich der Zahl der „hauptamtlichen“, mit dem Fahrradwesen beschäftigten MitarbeiterInnen im Öffentlichen Dienst. Zurzeit sind es drei Personen, gerade so viel, wie schon einmal zwischen 1995 und 2000. Doch zwei dieser drei Personen haben bis Ende 2011 bzw. Ende 2012 befristete Verträge! Die Zahl der hauptamtlichen Rad-SachbearbeiterInnen ist schon heute deutlich zu gering, erst Recht in naher Zukunft. Mehr personelle Kapazitäten sind nötig, um den Modalsplit zugunsten des Fahrradfahrens nachhaltiger zu verändern oder auch nur ansatzweise an Kopenhagener Verhältnisse heranzuführen!

Die Schaffung von neuen Fahrradstreifen wird immerhin geprüft und für einen Großteil der jüngst untersuchten 190 km Straßenzüge von GutachterInnen „als möglich“ angesehen. Erste konkrete Maßnahmen (welche auch immer damit konkret gemeint sind) wurden am 18. Juni vorgestellt, von einer Realisierung sind wir also noch immer entfernt.

Die unterschiedlichen Angaben, ob der Radverkehrsanteil nun bei 12,5 % stagniert (was der Senat bestreitet) oder nicht, ist noch klärungsbedürftig. Durch die Schaffung neuer Velorouten wird jedenfalls ein weiterer Anstieg des Radanteils erwartet.

Barrierefreiheit

Seit dem Jahre 1990 sind 31 U-Bahn-Haltestellen (von gegenwärtig insgesamt 89) barrierefrei ausgestattet worden. Im Jahre 2009 ist lediglich noch der Jungfernstieg (U2/U4) entsprechend umgebaut worden. Würde man in dem Tempo weiterverfahren, also die Schaffung einer weiteren barrierefreien Haltestelle pro Jahr betreiben, bräuchten wir noch eine ganze Generation, also mindestens 58 Jahre, bis alle U-Bahn-Stationen problemlos zu erreichen wären...Das kann's nicht sein!

Ähnlich stellt es sich bei der S-Bahn dar. Dort sind aber immerhin schon 26 von insgesamt 53 Haltestellen barrierefrei ausgebaut. 2009 ist nur die Haltestelle Rissen dazu gekommen. Auch hier gilt: Weitere 27 Jahre zu warten, in denen pro Jahr mal gerade eine Station umgerüstet wird, ist inakzeptabel und widerspricht allen Barrierefrei-Bekundungen der Stadt.

Es fällt längst nicht nur bei diesem Punkt auf, dass Nachfragen zu den konkreten Kosten (in diesem Fall nach denen für die Barrierefrei-Maßnahmen) ausweichend bis gar nicht beantwortet werden. Ein solches Herangehen spricht weder für Transparenz noch ein Ernstnehmen des parlamentarische Kontrollauftrages.

Lärmschutz

Angesichts der erhöhten Anforderungen an den Lärmschutz kann Hamburg froh sein, notwendige Ausgaben de facto über das „Konjunkturprogramm II“ laufen zu lassen. Da stellt sich überhaupt die Frage, inwieweit dieses Programm zumindest teilweise dazu dient(e), geplante oder vorgeschriebene Investitionen schlicht auf die Bundesebene zu verschieben. Die BürgerInnen vor Ort wird's kaum kümmern, Hauptsache die Lärmemissionen lassen nach.

Sicherheit und Schutz

Beim Punkt Sicherheit der Brücken scheint nach den anfänglichen Senatsausführungen ja alles in Ordnung zu sein. Skepsis aber angesagt ist angesichts des maroden Zustandes vieler Straßen und Wege, die in den vergangenen Jahren gerade nicht nachhaltig saniert wurden, weswegen sich nach dem letzten Winter ein riesiger Sanierungsstau aufgetan hat. Und tatsächlich, im Punkt XIII.4, wird eingestanden, dass im Zuständigkeitsbereich der BSU sage und schreibe „264 Brücken als sanierungs- oder reparaturbedürftig eingeschätzt“ werden. Unklar bleibt, wie viele dieser Brücken mit den gut 14 Mio. Euro in 2010 konkret ausgebessert werden können. Dass es „je nach Dringlichkeit“ geht, ist verständlich, lässt aber auch Befürchtungen aufkommen. Auch hier werden genaue Kostenangaben vermieden.

Interessant ist der Hinweis, dass zurzeit offenbar etwa 200 von den Bezirken vorgeschlagene Straßen daraufhin geprüft werden, ob sie in Bälde als Tempo-30-Zonen ausgewiesen werden können. Auf jeden Fall im Grundsatz eine positive Orientierung zur Drosselung des Verkehrs(tempos) – wenn es denn nicht bei einer Prüfung bleibt!

Die Antwort lässt erkennen, dass der Senat – entgegen bestehenden Möglichkeiten, Straßen für Lastkraftwagen zu sperren, und sei es durch ein einfaches Schild Laster bleiben draußen – bisher wenig Interesse hatte, Wohngebiete stärker oder gleich in Gänze vom Lastverkehr freizuhalten. Die Senatsantwort weist dennoch evtl. auf mangelnde Regelungen oder unzureichende Gesetze hin, was evtl. auf Bundesebene bewegt werden müsste (vgl. Punkt VIII.8).

Ampelschaltungen

Die Senatsantwort lässt Interpretationsspielräume offen. Anerkannt wird, dass die gegenwärtigen Ampelschaltungen (es geht dabei ja vor allem um die sog. Bettelampeln und die Bevorteilung des Autoverkehrs bei der Dauer der Grün-Phasen) hinterfragenswert sind. Die Aussage allerdings, dass von gut 1.700 Ampeln in Hamburg in den vergangenen Monaten 125 Anlagen „überprüft“ worden seien, lässt offen, ob daraus irgendwelche Konsequenzen oder Umschaltungen resultierten. Aber genau danach war natürlich gefragt.

Joachim Bischoff, Michael Joho, Antje Schellner