

22. Wahlperiode

Antrag

der Abgeordneten Rosa Domm, Dennis Paustian-Döscher, Eva Botzenhart, Olaf Duge, Mareike Engels, Alske Freter, René Gögge, Linus Görg, Michael Gwosdz, Jennifer Jasberg, Lisa Kern, Sonja Lattwesen, Dominik Lorenzen, Zohra Mojadeddi, Christa Möller-Metzger, Johannes Alexander Müller, Andrea Nunne, Lisa Maria Otte, Dr. Miriam Putz, Ulrike Sparr, Lena Zagst (GRÜNE) und Fraktion

und

der Abgeordneten Ole Thorben Buschhüter, Milan Pein, Julia Barth-Dworzynski, Ksenija Bekeris, Cem Berk, Matthias Czech, Astrid Hennies, Clarissa Herbst, Martina Koeppen, Jörg Mehdau, Lars Pochnicht, Baris Önes, Dr. Mathias Petersen, Britta Schlage, Frank Schmitt, Ali Simsek, Markus Schreiber, Sören Schumacher, Dr. Tim Stoberock, Dr. Sven Tode, Michael Weinreich (SPD) und Fraktion

Haushaltsplan-Entwurf 2023/2024

Einzelplan 7.1

Betr.: Klarer Kurs in stürmischen Zeiten: Mobilitätswende sichern für ein lebenswertes und nachhaltiges Hamburg

Angesichts des russischen Angriffskrieges mit den einhergehend steigenden Energiepreisen sowie einer steigenden Inflation hat die Mobilitätswende als zentrales Ziel der Hamburger Regierung von SPD und Grünen weiter an Wichtigkeit gewonnen. Insbesondere in der Corona-Pandemie ist deutlich geworden, wie wichtig attraktive, lebenswerte Stadträume für alle Menschen in Hamburg sind. Auch die immer stärker spürbaren Auswirkungen der Klimakrise machen eine Mobilitätswende erforderlich – sowohl zur Vermeidung weiterer Emissionen als auch zur Abmilderung der zu erwartenden Folgen. Deshalb hat sich Hamburg zum Ziel gesetzt, dass 80 Prozent der täglichen Wege bis 2030 mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden – also zu Fuß, im Rollstuhl, mit dem Rad oder dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Der ÖPNV bildet das starke Rückgrat der Hamburger Mobilitätswende, und mit dem Hamburg-Takt stärken wir dieses weiter. Das Ziel: Bis 2030 soll jede*r Hamburger*in von morgens bis in die Abendstunden binnen fünf Minuten ein öffentliches Mobilitätsangebot erreichen können. Ein Fahrplan wird dann überflüssig. Dafür braucht es mehr Linien, dichtere Takte und besseren Service. Die Umsetzung ist in vollem Gange. Die Bauarbeiten für die neue Linie S4 laufen seit über einem Jahr, und die Verlängerung der U4 auf der Horner Geest ist bereits sichtbar vorangeschritten. Mittlerweile haben auch die Bauarbeiten für die U5 begonnen, von der viele Hamburger*innen in den äußeren Stadtteilen im Osten und Westen profitieren werden. Gleichzeitig wird bereits der Sprung über die Elbe nach Wilhelmsburg vorbereitet (Drs. 22/5969). Ebenso laufen die Untersuchungen zur S32 West und zum Verbindungsbahntentlastungstunnel (Drs. 22/3543) sowie die Bauarbeiten zur Verlagerung des Fernbahnhofs Altona nach Diebsteich. Die S-Bahn-Linien nach Harburg werden ertüchtigt und durch die kommende Linie S32 Süd verstärkt. Mit dem Planfeststellungsbe-

schluss aus Schleswig-Holstein steht nun außerdem der Verlängerung der S21 nach Kaltenkirchen nichts mehr im Wege.

Wir wollen Kapazitäten für mehr Fahrgäste, höhere Taktungen und gleichzeitig eine größere Zuverlässigkeit im Schnellbahnnetz. Dafür optimieren wir das S-Bahn-Liniennetz (Drs. 22/7823) und treiben die Digitalisierung von U- und S-Bahn voran, bspw. auf der S-Bahnstrecke zwischen Berliner Tor und Bergedorf und beim kommenden vollautomatisierten Betrieb der neuen Linie U5 (Drs. 22/5843, 22/7834). Der städtebauliche Wettbewerb zum Hauptbahnhof sowie die ersten Beteiligungsveranstaltungen sind Vorbote eines der bedeutendsten Schienen-Projekte für Hamburg und für Deutschland. Die Machbarkeitsstudie zur Nutzung der Güterumgehungsbahn für den Nahverkehr wird Ende des Jahres erwartet.

In großen Teilen Hamburgs sind Busse das Hauptverkehrsmittel des ÖPNV. Mit neuen Metrobus- und Expressbuslinien wird kontinuierlich das Angebot für alle Hamburger*innen erweitert. Der Schnellbuszuschlag ist nun in ganz Hamburg abgeschafft (Drs. 22/5842) und mit hvv Any – dem neuen Check-in/Be-out-Verfahren in der hvv switch-App – wird das Buchen des optimalen Tickets noch einfacher. Die Busflotte wird kontinuierlich weiter elektrifiziert, sodass sie bis 2030 vollständig lokal klimaneutral fahren wird. Auch für die Fähren sind weitere Verbesserungen vorgesehen, bis 2030 wird eine engere Taktung der Linien 62, 72 und 64 an den Wochenenden umgesetzt. Für einen flexiblen Umstieg zwischen Rad und ÖPNV, auch in den äußeren Stadtteilen, ist das StadtRad-System bereits mit neuen Stationen und mehr Rädern ausgestattet worden, es wird ein weiterer Ausbau erfolgen (Drs. 22/6275).

Im Bereich On-Demand-Dienste und private Personenbeförderung erprobt Hamburg mit ioki und MOIA erfolgreich Zubringer zum ÖPNV, die eine wichtige Rolle spielen, um Busse und Bahnen noch attraktiver zu machen (Drs. 22/5289, Drs. 22/9648). Die Elektrifizierung der Taxiflotte wird mit einem attraktiven Förderprogramm unterstützt. Auch die Anschaffung von Inklusionstaxen wird effektiv gefördert, um Menschen im Rollstuhl eine reibungsfreie Mobilität zu ermöglichen (Drs. 22/2672, 22/8000).

Die Umsetzung der Barrierefreiheit ist auch im übrigen ÖPNV ein vorrangiges Ziel, um umweltfreundliche Mobilität für alle zu ermöglichen. Die Fahrzeuge des Hamburger Verkehrsverbund (hv v) sind ausnahmslos barrierefrei. Fast 90 Prozent der Schnellbahnstationen in Hamburg sind bereits barrierefrei umgebaut, für die übrigen soll der Umbau bis Mitte der 2020er Jahre abgeschlossen sein. Die derzeit 2.082 Bushaltestellen in Hamburg und deren Umgebungsbereiche werden, soweit noch nicht erfolgt, sukzessive an den hvv-Zielstandard zur Barrierefreiheit angepasst werden (Drs. 22/7352). Auch neue Mobilitätsdienste haben wir im Blick: die geplante Integration von MOIA in den hvv ist an Bedingungen zur Barrierefreiheit geknüpft. So gestalten wir den ÖPNV komfortabel und zugänglich für alle.

Die Regierungsfractionen priorisieren außerdem den Fuß- und Radverkehr und arbeiten daran, die aktive Mobilität sicherer, barrierefreier und attraktiver zu machen. Dies gelingt unter anderem durch eine noch bessere Beleuchtung, taktile Elemente, die Beseitigungen von Hindernissen, durch Trennelemente zwischen den Verkehrsarten, mehr Sitz- und Ruhemöglichkeiten und einer klareren Ausschilderung. So wird Hamburg eine Stadt mit noch höherer Lebensqualität. Bei der laufenden Sanierung des Hamburger Straßennetzes werden auch die Rad- und Fußwege auf die neusten Standards gebracht, sodass die Mobilität zu Fuß, im Rollstuhl und per Rad einfacher und sicherer wird und die Lärmbelastung für die Anwohner*innen verringert werden kann. Dazu und zur Erhöhung der Sicherheit der auto-unabhängigen Verkehrsteilnehmer*innen trägt auch die schrittweise Ausweitung von Tempo 30 bei, insbesondere in Wohngebieten und an sensiblen Einrichtungen.

Rund 60 km Radwege wurden in den letzten drei Jahren jeweils in Hamburg gebaut. Die in Zeiten des Corona-Lockdowns errichteten Pop-Up-Bikelanes waren ein Erfolg und werden nach und nach verstetigt. Die Sicherheit der Radfahrer*innen wird durch den vermehrten

Einsatz von sogenannten Protected Bikelanes gefördert, also baulich getrennten, geschützten Radfahrstreifen. Währenddessen geht der Veloroutenausbau kontinuierlich voran: Innerhalb von 3 Jahren konnte das Netz um 34 km erweitert werden, weitere 15 km befinden sich in Bau. Zudem konnten wichtige Lückenschlüsse erreicht werden, wie bspw. bei der Veloroute 1 mit dem Umbau der Thadenstraße. Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort der Fahrradfahrer*innen, hier konnten in den letzten drei Jahren elf weitere Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Auch die Radschnellwege in die Metropolregion werden konkreter (Drs. 22/3895). Außerdem wird die Anzahl der sogenannten „Bettelampeln“ weiter stetig reduziert, so wird eine weitere Benachteiligung für den fließenden Fuß- und Radverkehr abgebaut und die aktive Mobilität noch attraktiver gestaltet (Drs. 22/8120). Die Erweiterung des Bündnisses für den Radverkehr nun auch um den Fußverkehr stellt einen großen Erfolg dar, dadurch ist ein ambitioniertes Programm für die Verbesserung der aktiven Mobilität vorgesehen (Drs. 22/106; 22/6182). Mit dem neuen, erfolgreich angelaufenen JobRad-Angebot konnten bereits über 1.200 Räder an Beamt*innen geleast werden (Drs. 22/5811).

Das Abstellen von Fahrrädern an Ziel- und Quellorten wie Arbeitsplatz, Einkaufsmöglichkeit und Wohnung ist elementarer Bestandteil für eine attraktive Fahrradmobilität. Mit dem Förderprogramm zur Nachrüstung von Fahrradabstellanlagen im Bestand unterstützen wir den Ausbau von qualitativ hochwertigem Fahrradparken (Drs. 22/2478). Das Fahrradparken im öffentlichen Raum wird zunehmend ausgeweitet und sichere Abstellanlagen gewährleistet. Insbesondere bei Umbau und Sanierung von Straßen werden stets zusätzliche Fahrradbügel eingesetzt. Zudem konnten in den letzten zwei Jahren weitere 14 U- und S-Bahnstationen mit Bike+Ride-Anlagen ausgestattet werden, weitere sind geplant (Drs. 22/3118). Das Fahrradparkhaus an der U-Bahnstation Kellinghusenstraße ist eröffnet und ein weiteres am Bahnhof Harburg in Planung.

Für viele Menschen und für den Wirtschaftsverkehr ist auch das Auto ein relevanter Baustein der Mobilität in Hamburg. Damit der Verkehr für alle sicherer und komfortabler wird, wurden in 2020 ganze 211 Fahrstreifenkilometer saniert, im Jahr 2021 waren es weitere 239 Kilometer (Drs. 22/7302). Mit der Einführung und stetigen Ausweitung von Bewohner*innenparkzonen und dem vereinfachten Ausnahme-Antragsverfahren erhalten Bewohner*innen in den Stadtteilen ihre Straßen zurück und Handwerker*innen und Gewerbetreibenden werden betriebsnotwendige Parkplätze ermöglicht. Für den Ausbau der E-Ladesäulen in Hamburg besteht ein ambitioniertes Programm mit 1.000 neuen Ladepunkten bis 2025 (Drs. 22/8997). Darüber hinaus setzen wir auf hvv switch, Freefloating-Carsharing und insbesondere stationäres Carsharing, das wir in den Quartieren stärken (Drs. 22/4794). Zusätzlich wird in Neubaugebieten das eigene Auto entbehrlich gemacht, indem von vornherein eine gute ÖPNV-Anbindung und autounabhängige Angebote wie z. B. StadtRad-Stationen und Fahrradparkmöglichkeiten sichergestellt werden (Drs. 22/7088). Der Erfolg der Maßnahmen für die Mobilitätswende wird u. a. mit einer neuen Mobilitätsumfrage erhoben, die erstmalig in diesem Jahr stattfindet (<https://www.hamburg.de/bvm/mobiham/>) (letzter Zugriff am 10.11.2022).

Mit dem Haushalt 2023/24 wollen wir die begonnene Mobilitätswende in Hamburg fortsetzen und sichern. Dabei wollen wir den Angebotsausbau im ÖPNV und die Umsetzung von autoreduzierten Quartieren besonders stärken. Konkret bedeutet das:

A. Der Hamburg-Takt: Fortführung der hvv-Angebotsoffensive und des Infrastrukturausbaus für den Busverkehr

Die Angebotsoffensiven für Bus und Bahn im Rahmen des Hamburg-Takts sind ein grundlegender Baustein, um allen Hamburger*innen eine sozial gerechte, nachhaltige und qualitätsvolle Mobilität zu ermöglichen. Nach den bisherigen erfolgreichen Angebotsoffensiven (Drs. 22/952, 22/2753), die zuletzt noch trotz des Einbruchs der Fahrgastzahlen umgesetzt

worden waren, ist in den Haushaltskennzahlen des vorliegenden Haushaltsplan-Entwurfs eine weitere schrittweise Steigerung des Leistungsumfangs angelegt. Investiv legt der Haushaltsplan-Entwurf einen Schwerpunkt auf den Hamburg-Takt auf der Straße (Busspuren, Bushaltestellen, Busanlagen). Der deutliche Fahrgastrückgang infolge der Corona-Pandemie führte auch zu einer schwierigen finanziellen Situation des ÖPNV in Hamburg. Aktuell stellen die gestiegenen Energiekosten die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger vor Herausforderungen, zudem leistet die Stadt neben dem Bund ihren finanziellen Beitrag, um Einnahmeausfälle infolge der Einführung des Deutschlandtickets zu kompensieren. Zukünftige Angebotsausweitungen stehen daher im Spannungsfeld zwischen einer soliden Finanzierung zur Aufrechterhaltung des bereits bestehenden Angebots und der Notwendigkeit, auf wieder und noch stärker steigende Fahrgastzahlen mit Angebotsausweitungen reagieren zu können. Dafür hat der Bund die Regionalisierungsmittel nochmals erhöht. Im Rahmen dieser Möglichkeiten und Notwendigkeiten wollen wir den Angebotsausbau bei Bus und Bahn im Zuge des Hamburg-Takts fortsetzen und weitere Angebotsoffensiven vorbereiten und schrittweise umsetzen und dabei ein besonderes Augenmerk auf die äußeren Stadtteile legen.

B. Autoreduzierte Quartiere in den Bezirken fördern

Um Quartiere für alle Menschen sicher und lebenswert zu gestalten, sollen die Bezirke ermutigt und unterstützt werden, autoreduzierte Quartiere einzurichten. Diese können Wohnquartiere oder bspw. Fußgängerzonen mit jeweils bereits sehr guter Anbindung an den ÖPNV und an neue Mobilitätsangebote sein. Mit „Ottensen macht Platz“ konnten bereits wertvolle Erfahrungen gesammelt werden, um autoreduzierte Projekte zu planen, zu kommunizieren und umzusetzen. Im Doppelhaushalt 2023/2024 sollen Mittel bereitgestellt werden, um die Bezirke, die dies wünschen, bei der Planung jeweils eines autoreduzierten Quartiers zu unterstützen. Die Auswahl der Projekte inklusive der jeweiligen Förderhöhe wird durch die bestehenden Gremien des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr durchgeführt. Zur Planung gehören sowohl die Neugestaltung der Stadträume als auch die Förderung von klimafreundlichen Mobilitätsangeboten. So kann mit dem lokalen Wissen in den Bezirken die Mobilitätswende treffgenau gestärkt werden und unsere Stadt auch außerhalb des Zentrums noch attraktiver für alle Hamburger*innen werden. Parallel soll die Erschließung der äußeren Stadtteile Hamburgs, in denen viele Menschen mangels guter Anbindung an den ÖPNV häufig noch auf ein eigenes Auto angewiesen sind, mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes weiter vorangetrieben werden. So kann eine Grundlage für autoreduzierte Quartiere auch außerhalb der Kerngebiete geschaffen werden, damit die Mobilitätswende für die ganze Stadt gelingt.

C. freiRaum Ottensen - Umbau Bahrenfelder Straße und Ottenser Hauptstraße unterstützen

Das innovative Projekt freiRaum Ottensen entstand aus dem Pilotprojekt „Ottensen macht Platz“, das zwischen September 2019 und Februar 2020 einige Straßen im Kern von Ottensen als verkehrsberuhigten Raum erprobt hat. Die wissenschaftliche Auswertung des Projekts „Ottensen macht Platz“ hat ergeben, dass eine überwiegende Mehrheit der befragten Anwohner*innen und Gewerbetreibenden eine Verstetigung der Maßnahmen mit Anpassungen befürwortet. Die Bezirkspolitik in Altona beschloss 2020 die Umsetzung von freiRaum Ottensen, die vorsieht, neue Regelungen für das Parken im öffentlichen Raum zu schaffen, den Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden und Lösungen für den Lieferverkehr in Ottensen zu finden. Dabei soll im Sinne der Mobilitätswende der Fuß- und Radverkehr verbessert werden und zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen getrennt voneinander geführt werden. Ottensen soll autoreduziert und verkehrsberuhigt werden, die Erreichbarkeit für Anwohner*innen und ansässige Gewerbetreibende aber weiterhin gewährleistet sein. Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind zu beachten. Den Weg zu diesen neuen

Regelungen sollen Bürgerbeteiligungsformate begleiten.

Zur Umsetzung dieses Projektes, der Förderung von klimafreundlicher Mobilität und der Aufenthaltsqualität im Quartier, sind der Umbau der Bahrenfelder Straße und der Ottenser Hauptstraße erforderlich. Das Bezirksamt Altona beziffert die Gesamtkosten des Projekts auf etwa 6 Millionen Euro. Zur Finanzierung sollen Fördermittel des Bundes eingeworben werden aus dem Programm Investive Modellprojekte des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr. Als Bürgerschaft wollen wir dieses Projekt zur Belebung öffentlichen Raums mit bundesweiter Strahlkraft finanziell unterstützen.

D. Teststrecke für Photovoltaik-Überdachung auf Fahrrad- und Fußwegen realisieren

Verkehrswege bieten ein großes Potential, um die solare Stromerzeugung weiter auszubauen und gleichzeitig keine weiteren Flächen zu versiegeln. Daher soll eine Teststrecke mit integrierter Photovoltaik-Überdachung über Fahrrad- und Fußwegen realisiert werden, um weitere Erzeugungspotentiale zu erschließen. Anbieten könnten sich hierfür z. B. längere freie Strecken von Velorouten.

Dies vorausgeschickt möge die Bürgerschaft beschließen:

A. Der Hamburg-Takt: Fortführung der hvv-Angebotsoffensive und des Infrastrukturausbaus für den Busverkehr

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. den Angebotsausbau bei Bus und Bahn im Zuge des Hamburg-Takts fortzusetzen und weitere Angebotsoffensiven vorzubereiten und schrittweise umzusetzen;
2. seine Anstrengungen, die Mobilitätswende auch an den Stadtrand zu bringen, verstärkt fortzusetzen, indem die Erschließung der außerhalb der Kerngebiete liegenden Stadtteile mit Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und neuer Mobilität weiter vorangetrieben wird;
3. dabei einen besonderen Schwerpunkt auf tangentielle Expressbuslinien zu legen;
4. im Rahmen der Umsetzung der zum Infrastrukturausbau für den Hamburg-Takt (Bus) veranschlagten konsumtiven und investiven Haushaltsmittel die Aspekte
 - des Nutzungskomforts im Busverkehr einschließlich von Beschleunigung, Informationsqualität und Barrierefreiheit und
 - der Schließung von Lücken im Liniennetz, insbesondere durch zusätzliche Haltestellen, sowie
 - der gleichgewichtigen Verteilung der Maßnahmen auf Stadtteile mit unterschiedlicher Zentrumsnähe und Sozialstruktur nachhaltig zu berücksichtigen;
5. der Bürgerschaft bis zum 01.01.2024 zu berichten.

B. Autoreduzierte Quartiere in den Bezirken fördern

Der Senat wird ersucht,

im Rahmen der neuen Zweckzuweisung Ausbau Radverkehr BfdRuF im Einzelplan 7.1, PG 301.03 auf Antrag pro Bezirk ein Projekt für autoreduzierte Quartiere zu fördern; dem Förderantrag des Bezirksamts soll ein entsprechender Beschluss der Bezirksversammlung zugrunde liegen.

C. freiRaum Ottensen – Umbau Bahrenfelder Straße und Ottenser Hauptstraße unterstützen

Die Bürgerschaft möge beschließen:

1. Der Ansatz „Auszahlungen sonstige Investitionen“ des Aufgabenbereichs 301 „Verkehr und Mobilitätswende“ im Einzelplan 7.1, wird im Haushaltsjahr 2023 um 1,5 Millionen Euro erhöht. Im Gegenzug wird der Ansatz des Investitionsprogrammes „Zentrale Verstärkung Investition“ des Aufgabenbereiches 283 „Zentrale Finanzen“ des Einzelplans 9.2 im Haushaltsjahr 2023 um 1,5 Millionen Euro abgesenkt.
2. Für die Umsetzung der Maßnahme im Aufgabenbereich 301 „Verkehr und Mobilitätswende“ wird eine Einzelmaßnahme mit der Zweckbestimmung „freiRaum Ottensen“ ausgebracht und im Haushaltsjahr 2023 mit einem Ansatz in Höhe von 1,5 Millionen Euro vorgesehen.

Der Senat wird ersucht:

3. die hierfür erforderlichen Ermächtigungen für Abschreibungen für die Haushaltsjahre 2023 und 2024 aus Zentralen Ansätzen des Einzelplans 9.2 sicherzustellen.

D. Teststrecke für Photovoltaik-Überdachung auf Fahrrad- und Fußwegen realisieren

Die Bürgerschaft möge beschließen:

1. Der Ansatz des Investitionsprogramms „Ausbau Radverkehr BfdRuF“ des Aufgabenbereichs 301 „Verkehr und Mobilitätswende“ im Einzelplan 7.1, wird im Haushaltsjahr 2023 um 250.000 Euro erhöht. Im Gegenzug wird der Ansatz des Investitionsprogrammes „Zentrale Verstärkung Investition“ des Aufgabenbereiches 283 „Zentrale Finanzen“ des Einzelplans 9.2 im Haushaltsjahr 2023 um 250.000 Euro abgesenkt.
2. Die Ermächtigung in diesem Investitionsprogramm wird in Höhe von 250.000 Euro mit der Auflage versehen, sie mit der Zweckbestimmung „PV-Überdachung auf Fahrrad- und Fußwegen“ zu nutzen.

Der Senat wird ersucht,

3. im Rahmen eines Modellprojekts eine ca. 2.500 qm große versiegelte Fläche, die vom Rad- bzw. Fußverkehr genutzt wird, mit einer integrierten Photovoltaik-Überdachung zur erneuerbaren Stromerzeugung nutzbar zu machen und so gleichzeitig Bürger*innen vor Nässe und Glätte bei der Nutzung des überdachten Weges zu schützen.
4. Die hierfür erforderlichen Ermächtigungen für Abschreibungen auf Basis einer Nutzungsdauer von 10 Jahren werden für die Haushaltsjahre 2023 und 2024 aus Zentralen Ansätzen des Einzelplans 9.2 sichergestellt.