

Funktionierende Infrastruktur

Hamburgs Infrastruktur ist in keiner guten Verfassung: Ein Großteil der Straßen, Brücken und Radwege ist dringend sanierungsbedürftig. Es gibt keinen Autobahnring um Hamburg und das Schienennetz ist an der Grenze seiner Kapazität. Die Fahrrinnenanpassung der Elbe sowie eine leistungsfähige verkehrliche Hafenanbindung lassen auf sich warten und es fehlt an zusätzlichen Elbquerungen.

Die Folgen dieser schlechten Verfassung sind täglich zu spüren: Hamburg steht im Stau und das hat fatale Folgen: Die Hamburger und ihre Gäste sind genervt und verlieren viel Zeit. Außerdem entstehen ökonomische und ökologische Nachteile, denn Autos, die im Stau stehen, erzeugen keine Wertschöpfung und belasten unnötig die Umwelt.

Ein Hafen, den große Schiffe nicht anlaufen können und aus dem angekommene Ladung nicht zügig weiter transportiert wird, wird gemieden. Hinzu kommt eine historische Fehlentscheidung: der gesamte Fernverkehr sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene wird nicht um Hamburg herumgeleitet, sondern auf Autobahnen sowie auf Schienen durch die Stadt geführt.

Es ist erfreulich, dass seit einigen Jahren der Sanierung der Straßen und dem Ausbau der A7 mehr Aufmerksamkeit geschenkt wird. Jedoch sind die Schäden so groß, dass sich der durchschnittliche Straßenzustand trotz des größeren Sanierungsaufwandes in den nächsten Jahren weiter verschlechtern wird. Und die Art und Weise der Sanierung verursacht zusätzliche Probleme: Es gibt keine brauchbare Baustellenkoordinierung und die Bauausführung dauert viel zu lang, so dass zusätzliche Staus verursacht werden. Völlig unzureichend ist das Tempo der Radwegesanierung: Beim derzeitigen Tempo dürfte es Jahrzehnte dauern, bis alle Radwege instandgesetzt sind.

Zu diesen technischen Problemen wird die Funktionsfähigkeit der Infrastruktur aber noch durch Verbohrtheit bedroht. Eine liberale Verkehrspolitik für Hamburg orientiert sich am Bedarf der Bürger und bezieht alle Verkehrsteilnehmer gleichrangig ein. Eine ideologische Verkehrspolitik, die nur einen Verkehrsträger berücksichtigt, führt zu Konflikten und hohen Kosten, die vermieden werden können. Während in früheren Zeiten unter dem Stichwort „Autogerechte Stadt“ alles dem Auto untergeordnet wurde, werden Autofahrer heute drangsaliert. Entgegen einer immer wieder aufgestellten Behauptung nimmt die Zahl der Autos in Hamburg aber nicht ab, sondern weiter zu. Gleichzeitig werden Radfahrer zunehmend auf die Straßen gezwungen, was an vielen Stellen gefährlich ist. Zudem gilt es, die Mobilität der Fußgänger zu verbessern. Diese werden täglich konfrontiert mit zugeparkten Geh- und Rettungswegen und mit Kraftfahrzeugen, die in Parkbuchten des öffentlichen Verkehrs parken und ihnen den Einstieg in die Busse erschweren. Auch Radfahrer dürfen Fußgänger nicht behindern, etwa indem sie den Fußweg als Fahrradweg missbrauchen.

Bei den Umweltverbänden entsteht der Eindruck, dass sie die ihnen gegebenen rechtlichen Möglichkeiten nicht nutzen, damit Umweltbelange angemessen berücksichtigt werden. Vielmehr werden sie dazu genutzt, möglichst viele Infrastrukturprojekte ganz zu verhindern.

Die derzeitige Hamburger Verkehrspolitik ist also noch nicht einmal in der Lage, die aktuellen Anforderungen zu erfüllen. Alle Prognosen weisen jedoch darauf hin, dass der Verkehr auf den Autobahnen A1, A7 und A24 sowie auf wichtigen Bahnverbindungen in den nächsten

Jahren deutlich zunehmen wird. Diese Herausforderungen sind in den nächsten Jahren nur mit einem entschiedenen Umsteuern in der Verkehrspolitik zu bewältigen.

Ziele und Maßnahmen

- Hamburg muss über eine **leistungsfähige Infrastruktur** verfügen, wenn es ein beliebter Ort zum Leben und ein attraktiver Wirtschaftsstandort bleiben will. Wie in vielen anderen Bereichen hilft auch bei dieser Herausforderung der Wettbewerb. Es darf nicht ein Verkehrsträger einseitig gefördert werden. Vielmehr müssen alle Verkehrsträger gut ausgestattet sein und ihre jeweiligen Stärken ausspielen können.
- Das bedeutet für den Autoverkehr den **Ausbau der A1 und der A7** auf acht Spuren sowie die Einrichtung einer westlichen (A20) und einer östlichen (A 21) Umfahrung und den Bau der Hafenuferspanne (A26 Ost). Dadurch entsteht zwar kein echter Autobahnring, aber eine erhebliche Entlastung Hamburgs vom durchgehenden Verkehr. Für den ÖPNV haben eine westliche Elbquerung und eine nördliche Querverbindung für die FDP Vorrang.
- Das bedeutet darüber hinaus ein gut ausgebautes Netz von **Radwegen und Fahrradstraßen** und eine möglichst umfangreiche Verlagerung von Verkehr auf das Wasser durch Binnenschiffe und Wassertaxis.
- Bei allen **Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen** ist darauf zu achten, dass diese schnell ausgeführt werden und dass am Ende eine weitgehende Barrierefreiheit steht. Diese Maßnahmen werden jedoch nicht ausreichen und stoßen an Grenzen, da der Straßenraum in einer Stadt beschränkt ist. Dieser muss daher durch Einsatz moderner Technik optimal genutzt werden: Dazu zählen eine flächendeckende Telematik, eine elektronisch gestützte Parkplatzsuche, eine IT-gestützte Mobilitäts-App mit individueller Fahrpreisberechnung und eine bedarfsabhängige Steuerung des ÖPNV.
- Der **Hamburger Hafen** muss durch entsprechende Investitionen wettbewerbsfähig gehalten werden: Fahrrinnenanpassung, Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals und des Elbe-Seiten-Kanals sowie die Ertüchtigung der Hafenuferinfrastruktur und der Hafenuferanbindung.
- Das **Umweltrecht** muss auf Bundesebene so geändert werden, dass Umweltverbände zwar rechtliche Belange einbringen, aber Genehmigungsverfahren nicht unnötig verzögern können.
- Hamburg muss sich auf Bundesebene für die beschriebenen großen Infrastrukturprojekte einsetzen und hierzu **Bündnisse mit den Nachbarländern** eingehen. Dazu dürfte auch eine Zusammenarbeit mit dem Jade-Weser-Port gehören. Es müssen alle Möglichkeiten der Metropolregion genutzt werden. Schließlich sind die wichtigen Hamburger Verkehrswege und der Hamburger Hafen auch für unsere Nachbarn wichtig.
- Während Hamburg bei den großen Infrastrukturprojekten von der Unterstützung des Bundes und der Nachbarländer abhängig ist, kann die Stadt an vielen Stellen selbst viel für die **Infrastruktur** tun: Die Verkehrswege aller Verkehrsträger müssen kontinuierlich auf ihren Zustand untersucht und instandgehalten werden. Dabei ist das **Baustellenmanagement** deutlich zu verbessern: Die Koordinierungsstelle (KOST) muss technisch und personell besser ausgestattet und für alle Hamburger Straßen zuständig werden. Auf diese Weise kann die Baustellenkoordination wesentlich verbessert werden. Weiter muss mehr Abend- und Wochenendarbeit eingeführt werden, in der Regel sollte auf den Baustellen montags-samstags von 7-22 Uhr gearbeitet werden.

- Die beauftragten Unternehmen müssen im **Vergabeverfahren** durch so genannte Bonus-/Malus-Regelungen zu einem schnellen Abschluss der Bauarbeiten motiviert werden: Brauchen sie länger, wird eine Vertragsstrafe fällig, werden sie eher fertig, erhalten sie mehr Geld. Wo möglich, sollte eine öffentlich-private Partnerschaft vereinbart werden, damit sowohl die Behörde als auch der Unternehmer an schneller Ausführung als auch guter Qualität der Arbeiten interessiert sind.
- Weiter sollte die Stadt umgehend mit einem oder mehreren Betreibern von Navigationsgeräten zusammenarbeiten und so die **Verkehrsströme in Hamburg** erfassen und danach die Ampelschaltungen ausrichten. So könnten Staus vorhergesagt und durch entsprechende Schaltung einiger Ampeln vermieden werden.
- Durch eine Verringerung der Staus kann viel für die **Reduktion von Schadstoffen** erreicht werden. Ein weiterer Schritt ist die nachhaltige Förderung von Elektromobilität. Die Nutzung der öffentlichen Beleuchtungsnetze für den Betrieb von E-Lade-Stationen könnte einen wesentlich schnelleren Ausbau ermöglichen.
- Hamburg muss in seine **öffentliche IT-Infrastruktur** investieren und sollte flächendeckend den Ausbau der IT-Netze mit Glasfaserkabeln in allen Hamburger Wohn- und Gewerbegebieten ermöglichen. Als kurzfristiges Ziel soll ab 2018 jeder Haushalt in Hamburg und jeder Gewerbebetrieb einen Internet-Zugang mit einer Geschwindigkeit von mindestens 50 Megabit pro Sekunde nutzen können.
- Dieses Netz soll durch ein leistungsfähiges und **kostenloses WLAN-Netz** in ganz Hamburg ergänzt werden. Insbesondere soll in den Bussen, S- und U-Bahnen WLAN verfügbar sein. Für die Neubeschaffung von Bussen und Bahnen soll darauf geachtet werden, dass Steckdosen oder USB-Ports an den Sitzplätzen verfügbar sind.
- Bei der Einrichtung von staatlichen WLAN-Zugängen ist in besonderer Weise auf den **Datenschutz der Bürger** zu achten. Eine Speicherung der Verkehrsdaten findet nur in den technisch notwendigen Rahmen statt und muss alsbald gelöscht werden. Eine Weitergabe an Ermittlungsbehörden oder andere staatliche Stellen darf nicht stattfinden.

Die FDP fordert zudem die **Abschaffung der Störerhaftung**.