

101. FDP-Landesparteitag, 10.+ 11. April 2015 - Beschluss –

Schaffung einer zukunftsfähigen Infrastruktur als Standortvorteil im Wettbewerb der Metropolen

Die Wettbewerbsfähigkeit der Metropole Hamburg wird ohne Verbesserung ihrer Infrastruktur zukünftig erheblich leiden. Heute müssen die Weichen für die Zukunft der Stadt richtig gestellt werden, damit sie auch in Jahrzehnten ein attraktiver Standort bleibt. Dazu gehört nicht nur eine zukunftsfähige Infrastruktur innerhalb des Stadtgebietes, sondern auch eine herausragende Verknüpfung mit dem Umland und der Welt. Wir Freien Demokraten fordern deshalb eine Infrastruktur, die nicht nur die Mobilität für die Bevölkerung Hamburgs und das erfolgreiche Wirtschaften ansässiger Unternehmen unterstützt, sondern wir fordern eine Politik, die den Erfolg Hamburgs im Wettbewerb der Metropolen ermöglicht.

1) Überregionale Verkehre steuern - Norddeutsches Verkehrskonzept entwickeln

Hamburg ist nicht nur Ziel und Ausgangspunkt von Verkehren, es ist auch durch einen hohen Anteil von Transitverkehren stark belastet. Unser Ziel ist es, diese Verkehre zukünftig zu bündeln und gezielt an Hamburg vorbeizuführen. Hierfür ist eine leistungsfähige Infrastruktur im gesamten norddeutschen Raum zwingend erforderlich. Die Weiterentwicklung des vorhandenen Straßennetzes, der Schieneninfrastruktur aber auch der Wasserwege kann nur durch eine mit den Nachbarländern abgestimmte Planung gewährleistet werden. Ein norddeutsches Verkehrskonzept muss deshalb die Grundlage für die anstehenden Planungen sein, da nur so die komplexen Anforderungen an moderne Mobilität bewältigt werden können.

Für uns Freie Demokraten müssen folgende Punkte essentielle Bestandteile eines solchen Konzeptes ein:

Straße:

1. Maßnahmenplan zur Bereitstellung ausreichender Finanzmittel für die Substanzerhaltung der vorhandenen Infrastruktur,
2. zügiger Ausbau der A7 inklusive Lärmschutzmaßnahmen,
3. zügige Umsetzung der Maßnahmen zum Bau der Hafenuferspange (A26),
4. zügige Umsetzung einer Nord-West-Umfahrung Hamburgs einschließlich Elbquerung bei Glückstadt (A20),
5. Umsetzung einer Ostumfahrung Hamburgs (Ausbau der A 21 mit Anschluss an die A 24 sowie perspektivisch Fortführung zur A 25, A 39 und A 7).

Schiene:

1. Verbesserungen im Schienenknoten Hamburg (bspw. Steigerung der Leistungsfähigkeit des Hauptbahnhofs, Verlegung des Bahnhofs Altona nach Diebsteich),
2. Festlegung einer zügig umsetzbaren Trassenführung (Y-Trasse bzw. Alternativplanung) zur Kapazitätssteigerung der Hafenhinterlandanbindung,
3. Umsetzung einer angemessenen schienengebundenen Anbindung der festen Fehmarnbelt-Querung.

Wasserwege:

1. zügige Umsetzung der Fahrrinnenanpassung der Unterelbe,
2. Optimierung der Infrastruktur entlang Mittel- und Oberelbe (Wiederherstellung des Standards von vor dem Hochwasser 2002),
3. Verbesserung der Infrastruktur am Elbe-Seiten-Kanal - Kapazitätssteigerung des Schiffshebewerks Lüneburg Scharnebeck,
4. Sicherung der Leistungsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals.

Die Bürgerschaftsfraktion wird gebeten, den Senat aufzufordern schnellstmöglich ein norddeutsches Verkehrskonzept in Kooperation mit den Nachbarländern aufzustellen und sich dabei für die zügige Verwirklichung essentieller Verkehrsprojekte einzusetzen.

2) Zukunftsfähigkeit des Hamburger Hafens gestalten

Der Hafen der Freien und Hansestadt Hamburg trägt mit einer Wertschöpfung von über 20 Milliarden Euro, 261.000 Beschäftigten sowie einem jährlichen Steueraufkommen von ca. 800 Millionen Euro entscheidend zum Wohlstand unserer Stadt bei. Trotz der wirtschaftlich herausfordernden Zeiten konnte Hamburg als Europas zweitgrößter Containerhafen Anteile hinzugewinnen.

Wir Freien Demokraten sehen jedoch eine weitere positive Entwicklung ohne Investitionen in die Hafeninfrastruktur als stark gefährdet an. Insbesondere die Fahrrinnenanpassung entscheidet über die Zukunft des Hamburger Hafens als Universalhafen. Ohne sie wird sich Hamburg innerhalb der nächsten zehn Jahre nicht im Wettbewerb der Nordrange-Häfen behaupten können und seine führende Rolle als einer der größten und modernsten Häfen Europas verlieren.

Neben der seeseitigen Erreichbarkeit sind die Straßen- und Schienenanbindungen des Hafens sowie die Erreichbarkeit per Binnenschiff von zentraler Bedeutung. Der Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Häfen aufgrund der sehr guten Hafenhinterlandanbindung gerät mehr und mehr in Gefahr.

Kilometerlange Staus auf den Zubringerautobahnen und lange Wartezeiten bei der Verladung von Gütern auf die Schiene wurden in den letzten Jahren immer mehr zum Wachstumshemmnis und führen mittel- und langfristig zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen. Intelligente Lösungen für den Verkehrs- und Warenfluss im Hamburger Hafen sind deshalb unverzichtbar, um die Kapazität der vorhandenen Infrastruktur bestmöglich nutzen zu können. Das von der HPA ins Leben gerufen Projekt „smartPORT“ muss deshalb zukünftig noch engagierter vorangetrieben werden. So ist es essentiell, dass möglichst viele Akteure im Hamburger Hafen die entsprechende Technologie nutzen, um die Vorteile des smartPORT-Konzeptes bestmöglich ausnutzen zu können.

Die Metropolregion Hamburg und der Hafen als Drehscheibe für Waren aus Mittel-, Ost- und Nordeuropa sowie aus Übersee sind auf eine sehr gute Hinterlandanbindung angewiesen. Hier setzen wir auf eine strukturierte und abgestimmte Planung der notwendigen Verkehrsprojekte. Auch die Hafeninfrasturktur muss in den nächsten Jahren dringend ertüchtigt, modernisiert und ausgebaut werden. Grundlage hierfür ist eine solide Finanzierung. Doch statt Mittel für die Infrastrukturerneuerung zu sichern, tauchen ständig neue Finanzlöcher auf. Ein fundiertes Finanzierungskonzept ist aus Sicht der Freien Demokraten überfällig und muss nun endlich vorgelegt werden. Eine Möglichkeit, Projekte auch unter wirtschaftlichen und zeitlichen Aspekten zu realisieren und Verzögerungen zu vermeiden, stellen für die FDP vertragliche Bonus-Malus-Regelungen dar.

Nur so ist es möglich, den Anforderungen, die immer größer werdende Schiffe bei Anläufen an den Hamburger Hafen stellen, gerecht zu werden. Hierzu zählen insbesondere größere Wendekreise für Schiffe, Erweiterungen von Umschlagflächen sowie die Umstrukturierung des mittleren Freihafens. Der mittlere Freihafen muss als Fläche langfristig für ein weiteres Containerterminal oder Multipurposeterminal zur Verfügung stehen. Die für die Olympischen Spiele geplante Nutzung des Kleinen Grasbrooks bedarf einer Flächenkompensation für die betroffenen Unternehmen. Hierbei ist zu prüfen, ob die Hafenerweiterungsgebiete in Frage kommen.

Eine Norddeutsche Hafenkooperation sehen wir Freie Demokraten als zwingend notwendig an. Darin sehen wir eine Chance der Interessensbündelung der Nordländer, etwa für die Einwerbung von Mitteln für den Infrastrukturausbau beim Bund. Insbesondere aus ökonomischen, aber auch aus ökologischen Gründen muss Ziel dieser Kooperation sein, dass möglichst viel Ladung weiterhin nach Hamburg und damit so weit wie möglich ins Hinterland gelangt.

Als weiteren wichtigen Punkt fordert die FDP Hamburg, dass sich die Hamburg Port Authority (HPA) auf ihr Kerngeschäft konzentriert: Projekte wie die Sanierung des Alten Elbtunnels und Dienstleistungen rund um den Hafengeburtstag können von privaten Firmen übernommen werden. Die Bewirtschaftung von Brücken und Straßen im Hafengebiet muss

aus Steuermitteln, nicht aus Hafengebühren finanziert werden. Nach fast 10 Jahren des Bestehens der HPA ist es ferner an der Zeit zu prüfen, inwieweit die Strukturen angepasst und effizienter gestaltet werden können.

Eine positive Entwicklung des Hafens in den Bereichen Wachstum, Infrastruktur und Profilierung sind Herausforderungen für die positive Entwicklung der gesamten Freien und Hansestadt Hamburg - und wir Freie Demokraten werden uns diesen stellen.

Die Bürgerschaftsfraktion wird gebeten:

1. Den Senat aufzufordern, schnellstmöglich einen den aktuellen Prognosen angepassten Hafentwicklungsweg auf den Weg zu bringen und eine umfassende Beteiligung aller relevanten Akteure aus Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft zu garantieren.
2. Den Senat aufzufordern, ein umfassendes, mit Prioritäten versehenes Finanzierungskonzept für Ertüchtigung und Modernisierung sowie den Ausbau der Hafinfrastruktur vorzulegen. Privatfinanzierte Lösungen abseits des Bundesverkehrswegeplans sollen hierbei berücksichtigt werden.
3. Den Senat aufzufordern, schnellstmöglich ein Übergangsnutzungskonzept für die bislang nicht genutzten Flächen des Central Terminal Steinwerder vorzulegen.
4. Den Senat aufzufordern, dafür Sorge zu tragen, dass die Mittel der HPA ausschließlich für Hafenzwecke genutzt werden.
5. Den Senat aufzufordern, ein „Wasserkonzept 2020“ vorzulegen, welches die Stärkung der Binnenschifffahrt und die Nutzung von Barge Feeder Systemen zum Ziel hat.
6. Den Senat aufzufordern, auch bei Hafinfrastrukturprojekten Bonus-Malus-Regelungen in Verträge aufzunehmen.
7. Maßnahmen zu prüfen, wie das Projekt „smartPORT“ der Hamburg Port Authority (HPA) weiterentwickelt werden kann.

3) Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur als Chance einer urbanen Mobilität

Wir Freien Demokraten setzen uns für einen fairen Wettbewerb zwischen allen Verkehrsträgern ein. Eine ideologisch gesteuerte Bevorteilung einzelner Verkehrsträger kann den diversen Herausforderungen einer wachsenden und alternden Bevölkerung, den Anforderungen der Wirtschaft an eine adäquate Verkehrsinfrastruktur und den zunehmenden Ansprüchen der Bevölkerung an eine hohe Lebensqualität nicht gerecht werden. Der Ausgleich dieser sich häufig widersprechenden Anforderungen an eine urbane Mobilität ist eine der wichtigsten Aufgaben unserer Politik.

Urbane Mobilität zeichnet sich aber insbesondere durch ihre Intermodalität aus, also den häufigen Wechsel zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Eine liberale Verkehrspolitik versteht diese Intermodalität als Chance und will ein attraktives Angebot beim motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehr, aber auch beim Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglichen. Die in den Koalitionsverhandlungen getroffene Entscheidung, den Ausbau des U-Bahnnetzes zu beschleunigen, bietet Hamburg beim ÖPNV eine Zukunftsperspektive. Um die damit einhergehenden Chancen einer leistungsfähigen schienengebundenen Erschließung auch wirklich nutzen zu können, sind jedoch noch zahlreiche Fragen zu klären. Daher fordern wir Freien Demokraten, dass der Bürgerschaft schnellstmöglich belastbare Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vorgelegt werden, die tragfähige Aussagen zu Kosten und Zeitplanung enthalten. Ein Kostendesaster wie bei der Elbphilharmonie darf es bei einem so wichtigen ÖPNV-Projekt nicht geben. Ein belastbares Finanzierungsmodell muss somit essentielle Voraussetzung der parlamentarischen Abwägung sein.

Die öffentliche Diskussion um das Busbeschleunigungsprogramm des Senats hat einmal mehr gezeigt, dass ohne eine Beteiligung der Betroffenen erheblicher Widerstand gegen Planungen entstehen kann. Zukünftig muss eine frühzeitige und umfassende Bürgerbeteiligung bei allen größeren Maßnahmen an der Hamburger Verkehrsinfrastruktur durchgeführt werden, um gemeinsam mit den Bürgern Lösungen zu entwickeln. Die in den Koalitionsverhandlungen angekündigten Gespräche mit der Volksinitiative „Stopp des Busbeschleunigungsprogramms“ werden zwar von uns begrüßt, jedoch muss ein Beteiligungsmodell vor der Fortsetzung der Planungen mit den Vertretern der Volksinitiative und den von den Maßnahmen der Busbeschleunigung betroffenen Bürgern verbindlich vereinbart werden.

Da das Straßennetz in Hamburg nur wenige Möglichkeiten zum Ausbau hat, muss die bestehende Straßeninfrastruktur effizienter genutzt werden. Voraussetzung hierfür ist ein möglichst optimaler Zustand der vorhandenen Verkehrswege. Um dies zu ermöglichen ist sowohl die Sanierung der Fahrbahnen, als auch der Einsatz moderne IT-Technologien zur Erhöhung der Gesamtkapazität des Straßennetzes zwingend erforderlich. Die bislang in Hamburg üblichen optischen Überwachungssysteme sind bereits heute den Anforderungen einer urbanen Mobilität nicht mehr gewachsen und können die zahlreichen Möglichkeiten der aktiven Verkehrssteuerung nicht nutzen. Wir setzen deshalb auf den (flächendeckenden) Einsatz einer netzadaptiven und verkehrsabhängigen Lichtsignalsteuerung, die Nutzung von Prognosetools zur besseren Verkehrslenkung und den Einsatz elektronischer Verkehrsbeeinflussungsanlagen zum Verkehrsmanagement in Echtzeit. Dadurch können das vorhandene Straßennetz optimal genutzt und Staus verhindert werden.

Auch beim Baustellenmanagement sehen wir Freien Demokraten erhebliche Optimierungsmöglichkeiten. Dabei sind Veränderungen in der personellen und technischen Ausstattung der zuständigen Stelle zur Koordinierung der Baustellen in Hamburg (KOST) erforderlich, die somit in die Lage versetzt werden soll, alle Straßenbaumaßnahmen wirksam zu koordinieren und deren Auswirkungen auf den Verkehrsfluss im Vorfeld zu prognostizieren. Zudem müssen zukünftig Vertragsstrafen für die nicht zeitgerechte Erfüllung von Maßnahmen die Regel sein, aber auch die Zahlung von Boni bei schnellerer Umsetzung von Bauvorhaben wird von uns unterstützt. Eine zügige Abarbeitung von Baustellen kann zudem durch die Ausweitung der Nacht- und Wochenendarbeit begünstigt werden. Wie das vorhandene Straßennetz hat auch das Hamburger Radwegenetz einen erheblichen Sanierungsbedarf. Um die Hamburger Radwege wieder in einen verkehrssicheren Zustand zu versetzen ist nach Auffassung der Freien Demokraten eine systematische Untersuchung des vollständigen Radwegenetzes auf seinen Unterhaltungszustand zwingend erforderlich. Auf dieser Grundlage muss schnellstmöglich ein umfassendes Sanierungskonzept mit Zeit- und Kostenplanung erstellt werden, auf dessen Grundlage die Sanierung der Radwege gezielt angegangen werden kann. Die in den Koalitionsverhandlungen diskutierte Aufhebung von Radwegbenutzungspflichten lehnen wir aufgrund erheblicher Sicherheitsbedenken ab. Die Führung eines Radweges im Straßenraum birgt gerade auf viel befahrenen oder engen Straßen erhebliche Gefahren, oder führt zu Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses. Deshalb muss über die Führung eines Radweges immer im Einzelfall entschieden werden. Die FDP fordert, beim Ausbau des StadtRAD-Systems die Standortwünsche von Unternehmen zu berücksichtigen und dabei entsprechende Kooperationen mit Kostenübernahmen anzustreben. Ziel muss es sein, den Ausbau für Nutzer und Stadt möglichst kostenneutral zu bewerkstelligen.

Die Bürgerschaftsfraktion wird gebeten:

1. Den Senat aufzufordern, schnellstmöglich belastbare Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für den U-Bahnausbau vorzulegen, in denen tragfähige Aussagen zu Kosten und Zeitplanung enthalten sind.
2. Ihre Zustimmung zu den Ausbauplanungen von einem belastbaren Finanzierungsmodell abhängig zu machen.
3. Den Senat aufzufordern, mit der Volksinitiative ein verbindliches Beteiligungsmodell zu vereinbaren.
4. Den Senat aufzufordern, ein Konzept zur Integration der neuesten Technologien für das Verkehrsmanagement (Telematik) aufzustellen.

5. Den Senat aufzufordern, das Baustellenmanagement durch eine bessere personelle und technische Ausstattung der Koordinierungsstelle für Baustellen in Hamburg (KOST) zu verbessern.
6. Den Senat aufzufordern, die schnelle Durchführung von Straßenbaustellen zu unterstützen, indem ein Bonus-Malus-System, sowie Nacht- und Wochenendaustellen regelhaft genutzt werden.
7. Den Senat aufzufordern, eine systematische Untersuchung des vollständigen Radwegenetzes auf seinen Unterhaltungszustand zu erstellen und diese Grundlage für die Erstellung eines umfassenden Sanierungskonzepts Radwege zu nutzen.
8. Den Senat aufzufordern, beim Ausbau des StadtRAD-System Kooperationen mit Unternehmen zur Kostenübernahme anzustreben.