

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dennis Thering, Carsten Ovens, Karin Prien, Birgit Stöver,  
Dennis Gladiator, Dr. Jens Wolf (CDU) und Fraktion**

**zu Drs. 21/73**

**Betr.: Verkehrskonsens mit der Volksinitiative ist kein Freifahrtschein für den Senat**

Am 24. März 2015 haben die Initiatoren der Volksinitiative „Stopp des Beschleunigungsprogramms“ bekannt gegeben, sich mit den zukünftigen rot-grünen Koalitionspartnern hinsichtlich umstrittener Punkte auf einen Konsens verständigt zu haben, der im Falle der konsequenten Umsetzung die Beantragung eines Volksbegehrens nicht mehr erforderlich macht.

Die CDU-Bürgerschaftsfraktion begrüßt, dass die SPD eingeknickt ist und zumindest verbal auf ihre Kritiker zugeht. Gerade weil der, der Neufassung von Drs. 21/73 zugrunde gelegte, Konsens viele Selbstverständlichkeiten einer vernünftigen Projektplanung explizit noch einmal erwähnt, gesteht der Senat damit rückwirkend die Unzulänglichkeit seines bisherigen Vorgehens ein.

Der Konsens hinsichtlich des Beschleunigungsprogramms ist allerdings kein Freibrief für den Senat. Aufgrund der unzähligen Kommunikations-, Planungs- und Verfahrensfehler bestehen erhebliche Zweifel daran, dass ausgerechnet jene Behörden, die das bisherige Chaos rund um das Busbeschleunigungsprogramm zu verantworten hatten und haben, zukünftig keine Fehler mehr machen werden. Als CDU-Bürgerschaftsfraktion werden wir daher darauf achten, dass die der Volksinitiative zugesicherten Punkte auch eins-zu-eins umgesetzt werden.

Ungeachtet dessen ergibt sich aus der vorliegende Neufassung von Drs. 21/73 erheblicher Änderungsbedarf. Die Einrichtung des Linksabbiegeverbots vom Mühlenkamp in die Gertigstraße sowie der Trenninseln im Mühlenkamp und in der Kreuzung Mühlenkamp/Gertigstraße ist weiterhin abzulehnen. Ein wie in Ziffer 3. und Unterpunkt 3. a. geplante provisorische Einrichtung würde diesen Fehler nicht nur in den vorliegenden Einzelfällen widersinniger Weise rechtfertigen, sondern läuft zugleich den Grundsätzen einer vorausschauenden, verlässlichen und nachhaltigen Verkehrsplanung vollkommen zuwider.

Die mit Ziffer 10. angestrebte pauschale Prüfung der Einführung zusätzlicher „Tempo 30“-Zonen würde nicht nur den Busverkehr, sondern vor allem den Motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie den Güter- und Wirtschaftsverkehr (GWV) entschleunigen. Das ursprünglich-originäre Ziel der (Bus-)Beschleunigung würde komplett konterkariert.

Darüber hinaus ist ernsthaft zu bezweifeln, dass das mit Ziffer 13. ausgegebene „Ziel, die Baumaßnahmen deutlich besser als bisher zu koordinieren“ mit den bislang zur Verfügung stehenden Mitteln erreicht werden kann. Der Senat muss daher kurzfristig nachweisen, wie dies möglich sein soll. Sollte sich herausstellen, dass die Zielerreichung unter den gegebenen personellen Umständen nicht realisierbar ist, muss die personelle Ausstattung der Koordinierungsstelle für Baumaßnahmen auf Hauptver-

kehrstraßen (KOST) und gegebenenfalls bezirklicher Stellen unverzüglich angehoben werden. Dies hatte die CDU-Bürgerschaftsfraktion bereits mehrfach in der vergangenen Wahlperiode gefordert (siehe unter anderem Drs. 20/13980).

Ferner ist darauf zu achten, dass das bereits in der vergangenen Wahlperiode etablierte halbjährliche Berichtswesen im zuständigen Verkehrsausschuss mindestens dieselben Aspekte umfasst wie bisher. Es ist daher verwunderlich, dass das von SPD und GRÜNEN in Ziffer 14. angestrebte Berichtersuchen, entgegen der bisherigen Berichtspraxis, keine Angaben zum Kosten-Nutzen-Verhältnis des Gesamtprojekts und aller Einzelmaßnahmen beinhalten soll. Ziffer 14. ist daher um einen Einschub zur Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu ergänzen.

**Vor diesem Hintergrund möge die Bürgerschaft das Petitum aus Drs. 21/73 mit folgenden Änderungen beschließen:**

- I. Ziffer 3. und Unterpunkt 3. a. werden ersatzlos gestrichen.
- II. Ziffer 10. wird ersatzlos gestrichen.
- III. Ziffer 13. wird um folgenden Satz ergänzt:

„Der Senat wird aufgefordert, bis zum 30. April 2015 nachzuweisen, wie die angestrebte deutlich bessere Koordinierung der Baumaßnahmen unter den gegebenen Rahmenbedingungen realisierbar ist und im Bedarfsfall die personelle Ausstattung der Koordinierungsstelle für Baumaßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen (KOST) im Umfang des mit Punkt 4. aus Drs. 20/13980 abgestrebten Volumens sowie analog die personelle Ausstattung der zuständigen Stellen in den Bezirken anzuheben.“

- IV. Bei Ziffer 14. wird nach Unterpunkt „h.“ wie folgt ergänzt:

„Außerdem ist sowohl für das gesamte Projekt als auch für die jeweiligen Einzelmaßnahmen ausführlich und transparent Auskunft über die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen zu geben.“