

Antrag

**der Abgeordneten Dennis Thering, Franziska Grunwaldt, Michael Westenberger,
Ralf Niedmers, Carsten Ovens (CDU) und Fraktion**

**Betr.: Verkehrsinfarkt verhindern – Stau- und Baustellenkoordinator für die
Metropolregion einsetzen und P+R-Gebühren abschaffen**

Für Hamburg als Hafenmetropole und Logistikkreuz des Nordens ist fließender Verkehr überlebenswichtig. Staubildung hingegen ist Gift für unsere Volkswirtschaft. Gleiches gilt für verkehrsbedingte Umwelt- und Gesundheitsrisiken. Ständiges Anhalten und Wiederanfahren verursacht massive Lärm- und Schadstoffemissionen.

Daher war das hohe Stauniveau auf den Autobahnen und Bundesstraßen in und um Hamburg bereits in den vergangenen Jahren besorgniserregend. So hatte beispielsweise die ADAC-Staubilanz 2015 ergeben, dass es im vergangenen Jahr keinen einzigen Tag ohne Stau in Hamburg gegeben hat. Mit einer Gesamtstaulänge von 24.243 Kilometern belegte Hamburg im Verhältnis zu den vorhandenen Autobahnkilometern Platz zwei der Staustädte in ganz Deutschland. Oder anders gesagt: Von jeder Stunde Fahrzeit verbringen Autofahrer in Hamburg rund 19 Minuten im Stau. Umgerechnet sind das im Durchschnitt 45 Stautunden je Einwohner pro Jahr.

In den vergangenen Tagen und Wochen ist die Stausituation in Hamburg und Umgebung endgültig aus dem Ruder gelaufen. Insbesondere der Verkehr im Hamburger Süden erlebt zurzeit ein Staudesaster ungekannten Ausmaßes. Hauptursache dafür sind zahlreiche nicht abgestimmte und deswegen zeitgleich eingerichtete Baustellen an neuralgischen Punkten in Hamburg und kurz hinter der Landesgrenze. Nachdem eine hektisch einberufene Krisensitzung des sogenannten Arbeitskreises Verkehr in der zuständigen Behörde am 19. September 2016 keine wirksamen Ergebnisse erzielt hatte, griff der Senat am 27. September 2016 zum allerletzten Mittel und warnte in einer Pressemitteilung öffentlich vor dem Befahren der A 7 in Richtung Norden im Kontext des Beginns der Herbstferien in einigen Bundesländern.

Dieser Schritt ist nicht nur bemerkenswert, sondern auch ärgerlich, denn der Senat ist sehenden Auges und wider besseres Wissen in das aktuelle Verkehrschaos hineingefahren. Mobilitätsverbände und CDU hatten mehrfach vor der drohenden Staufalle im Hamburger Süden gewarnt. Und diese Gefahr wird in den kommenden Jahren sogar noch zu- statt abnehmen. Neben dem Ausbau und der Überdeckelung der A 7 nördlich des Elbtunnels werden alleine auf den Süderelberaum mit der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im vordringlichen Bedarf eingestuft Sanierung und dem Ausbau der A 7 im Verlauf der Hochstraße Elbmarsch, dem Bau der Hafenuferspanne, der Einrichtung eines neuen Autobahnkreuzes in Höhe der Anschlussstelle Moorburg, der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße sowie dem Ausbau der A 1 in den kommenden Jahren weitere Megainfrastrukturprojekte inklusive entsprechender verkehrlicher Belastungen zukommen. Hinzu kommen unzählige Baumaßnahmen auf den Bundesstraßen und Autobahnen auf dem Gebiet der Nachbarbundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein, die die ohnehin angespannte Lage zusätzlich verschärfen.

Dieses Horrorszenerario erfordert mehr denn je eine gut abgestimmte Baustellenplanung zwischen dem Bund als Eigentümer der Bundesstraßen und Autobahnen und den Nordländern, die als sogenannte Auftragsverwaltung des Bundes die verschiede-

nen Maßnahmen vor Ort planen und ausführen lassen. Wie spätestens jetzt unübersehbar ist, ist die bisherige Form der Abstimmung unter den verschiedenen Akteuren defizitär und führt zu der oben geschilderten Misere. Es fehlt vor allem an einer zentralen, länderübergreifend agierenden Koordinierungsinstanz, die die zahlreichen und hochkomplexen Projekte und deren Zeitpläne miteinander abstimmt.

Hamburg und die Metropolregion brauchen daher dringend einen Stau- und Baustellenkoordinator. Dieser beziehungsweise diese muss mit entsprechenden Kompetenzen, wie beispielsweise einem ständigen Vortrags- und Anhörungsrecht gegenüber den zuständigen Stellen, sowie ausreichenden personellen und finanziellen Planungs- und Kapazitäten ausgestattet sein.

Außerdem müssen die im Juli 2014 eingeführten P+R-Gebühren angesichts der aktuellen dramatischen Verhältnisse umgehend zurückgenommen werden. Nach und nach wurden in den zurückliegenden 24 Monaten weitere Standorte mit der Gebührenpflicht überzogen. Bis 2017 soll die Gebührenpflicht auch auf alle weiteren Anlagen in Hamburg ausgedehnt werden. Die fatalen Folgen sind seither unübersehbar. Öffentlich ist die P+R-Abzocke des SPD-Senats bisher nämlich lediglich in Form des verursachten Abschreckungseffekts aufgefallen, der sich durch einen massiven Rückgang der Auslastung in den betroffenen P+R-Anlagen auszeichnet. Wie bereits im Herbst 2015 aus Drs. 21/2242 hervorging, lag die Auslastung in mehreren P+R-Anlagen Anfang 2015 deutlich unter 50 Prozent (beispielsweise Neuwiedenthal/Striepenweg 27 Prozent, Neugraben 36,8 Prozent, Volksdorf 42 Prozent, Veddel 34,8 Prozent und so weiter). Deswegen kam auch der ADAC Hansa bereits Ende April 2015 zu einem vernichtenden Urteil und sprach mit Blick auf die P+R-Gebühren von einem „*verkehrspolitischen Flop*“. Dies ist umso bemerkenswerter, als dass der ADAC selbst 5 Prozent der Anteile an der P+R-Betriebsgesellschaft mbH hält. Eine aktuelle CDU-Anfrage (Drs. 21/5888) hat nun gezeigt, dass auch ein Jahr später die Auslastung der bis Ende September 2016 gebührenpflichtigen P+R-Anlagen im Durchschnitt um 24 Prozentpunkte niedriger im Vergleich zur Zeit vor der Gebühreinführung durch den SPD-Senat im Juli 2014 lag.

Außerdem ist schon mehrmals deutlich geworden, dass, wie es die Drs. 21/516 und 21/2242 eindrucksvoll bestätigt hatten, Kosten und Nutzen bei der Gebührenerhebung in einem schlechten Verhältnis stehen. Demnach waren bis Mitte November 2015 Gebühreneinnahmen in Höhe von 1,96 Millionen Euro erzielt worden. Dem standen seit Ende Juli 2014 allerdings Ausgaben in Höhe von rund 8,4 Millionen Euro gegenüber, woraus sich im Saldo ein Minus von rund 6,4 Millionen Euro ergab. Dieses Minusgeschäft ist auch deshalb nicht länger zu rechtfertigen, weil die vom Senat bei der Einführung der Gebührenpflicht versprochenen Verbesserungen in den Bereichen Qualität, Sicherheit und Kapazitätsausbau bis heute nicht umgesetzt wurden. So wurde seit der Einführung der Gebührenpflicht nur eine einzige zusätzliche P+R-Anlage mit knapp 300 Stellplätzen eröffnet. Demgegenüber sind im selben Zeitraum sogar 1.200 Stellplätze weggefallen. Die P+R-Anlage Hagenbecks Tierpark/Lokstedter Höhe mit 166 Stellplätzen, die eigentlich nur vorübergehend für die Flüchtlingsunterbringung zweckentfremdet werden sollte, wurde Ende Juli 2016 klammheimlich sogar dauerhaft geschlossen und für ein Wohnungsbauvorhaben umgewidmet, wie eine weitere CDU-Anfrage (Drs. 21/4925) erst kürzlich zutage förderte.

Aus diesen Gründen und weil die P+R-Gebühren von einem frühzeitigen Umstieg vom Auto auf die Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs abhalten, müssen diese als Sofortmaßnahme gegen das Staudesaster umgehend abgeschafft werden.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. federführend und in Abstimmung mit den zuständigen Stellen im Bund sowie in den Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein einen Stau- und Baustellenkoordinator für Hamburg und die Metropolregion einzusetzen. Dieser ist mit entsprechenden Kompetenzen und ausreichenden Planungs- und Kapazitäten auszustatten.

2. die 2014 für bestimmte Park-and-ride-Anlagen eingeführte und danach sukzessive ausgeweitete Gebührenpflicht umgehend aufzuheben.
3. der Bürgerschaft bis zum 31. Dezember 2016 über die Umsetzung von 1. und 2. zu berichten.