

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Selbstbefassung zum Thema

„Vorstellung des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA)“

Vorsitz: **Ole Thorben Buschhüter**

Schriftführung: **Martin Bill**

I. Vorbemerkung

Der Verkehrsausschuss beschloss in seiner Sitzung am 5. Februar 2016 die Selbstbefassung „Vorstellung des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen (HHVA)“ nach § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft (GO).

Die Beratung fand abschließend in der Sitzung am 19. Januar 2017 statt.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreter berichteten, vor drei Jahren habe der Senat im Zuge der Übernahme der Stromnetze von Vattenfall GmbH auch die damalige „Vattenfall Europe Verkehrsanlagen GmbH“ (VEVA) erworben. Bereits damals sei Hamburg mit 97 Prozent Umsatzanteil der weitaus größte Partner des damaligen Unternehmens gewesen. Nach dem Kauf und der Umbenennung in „Hamburg Verkehrsanlagen GmbH“ (HHVA) sei dieser Anteil auf 100 Prozent gestiegen. Wenn ein aus städtischer Sicht so wichtiger Partner plötzlich Teil des eigenen Unternehmensportfolios werde, eröffne dies Chancen. Für die Umwandlung der VEVA in die HHVA seien die für öffentliche Unternehmen üblichen Regularien eingeführt worden. Beispielhaft nannten sie die Konstituierung eines Aufsichtsrates und die Neufassung der gesamten Statuten des Unternehmens. Dann folgte die abgeschlossene Phase der vollständigen Herauslösung der Hamburger Verkehrsanlagen aus dem Vattenfall-Konzern, und zwar nicht nur in rechtlicher Form, sondern auch in betrieblicher Sicht.

Die Senatsvertreter betonten, dieser Vorgang gehe über den Vollzug und die bürokratische Umsetzung hinaus, sondern nutze auch die Chancen von Synergien. Hierzu seien im vergangenen Jahr zahlreiche Gespräche über engere Kooperationen zwischen der HHVA, dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), der Hamburg Port Authority (HPA) und der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) geführt worden, um ein Höchstmaß an Synergien und Effizienz in allen Belangen zu erreichen. Auf städtischer Seite habe der LSBG als unmittelbarer Partner und Auftraggeber eine ganz wichtige Rolle. Bei den Leistungen der HHVA gehe es um sehr innovative Schritte, um die anspruchsvollen Ziele zu verfolgen. Dabei stehe neben der unverzichtbaren Sicherheit für den Verkehr auch die Schonung von umweltrelevanten Ressourcen im Fokus.

Die Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH gaben mithilfe einer Präsentation, die dem **Protokoll des Verkehrsausschusses Nummer 21/15 als Anlage zu TOP 3** beigefügt ist, einen Überblick über die gesellschaftsrechtliche Entwicklung seit 2002 und das Leistungsspektrum des Unternehmens HHVA.

Die CDU-Abgeordneten dankten für die Präsentation und zeigten sich interessiert an weiteren Informationen zur Zusammenarbeit der HHVA und des LSBG.

Die Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH schilderten, der öffentliche Straßenraum werde komplett über den LSBG verwaltet, sodass er Auftraggeber der HHVA sei. Dies gliederte sich dahingehend auf, dass der LSBG in den gesamten Bauaufträgen, im Straßenbau und in Projektaufträgen eine Einzelbeauftragung durchführe. Im Betrieb habe die HHVA pauschal einen Contracting-Vertrag, mit dem sie generell für den Senat tätig sei. Dies werde von der BWVI überwacht.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE sprach die Zukunftsvision an, mithilfe einer Wärmebildkamera Echtzeitdaten zu erzielen und Ampeln dann verkehrsangepasster schalten zu können. Sie wollte wissen, wie schnell die HHVA an der Stelle reagieren könne. Ergänzend kritisierte sie sogenannte Bettelampeln für Radfahrerinnen und Radfahrer und fragte, wie schnell hier mit der neueren Technik Veränderungen möglich seien oder ob der Aufwand unverändert hoch sei. Drittens bat sie um Auskunft, ob die in der Vergangenheit bestehenden Beschwerden bei Fußwegen, die nicht ausreichend ausgeleuchtet seien, weiterhin Bestand hätten, weil die Laternen durch die Bäume behindert würden. Sie wollte wissen, ob es mittlerweile bessere technische Möglichkeiten gebe, um hier Abhilfe zu schaffen.

Die Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH erklärten, die von der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE geschilderte Zukunftsvision habe mit der Wärmebildkamera nicht unmittelbar zu tun. Verkehrsabhängige Steuerung an den Knoten sei lange Zeit mit Induktionsschleifen im Boden erfolgt, die der metallischen Masse eines Pkws oder Lkws bedürfe. Von daher gesehen biete eine Wärmebildkamera andere Möglichkeiten. Sie berichteten von Pilotierungsvorhaben der Verkehrsplanungsseite und sensibilisierten dafür, dass es schwierig zu erkennen sei, was ein Fußgänger möchte, weil nicht gesagt sei, dass er über eine Kreuzung möchte. Dabei seien andere Faktoren zu berücksichtigen, die technologisch nicht zu erfassen seien. Schwierig sei, mit dem Signal eine Interpretation vorzunehmen. Bei Pkws und Lkws sei dies in der Zufahrt auf den Knotenpunkt eindeutig. Die HHVA setze die Vorgaben der Verkehrsplanung um, die alle Verkehrsteilnehmer berücksichtige.

Die Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH sprachen den Beleuchtungsbereich in der Ausleuchtung an und führten aus, die Straßenbeleuchtung sei so eingerichtet, dass in Hamburg grundsätzlich nur auf einer Seite Masten aufgestellt würden und in der Regel die Leuchten so ausgerichtet seien, dass sie gleichzeitig den Gehweg hinreichend mitbeleuchteten. Mit der neuen LED-Beleuchtung müssten die Anforderungen präziser definiert werden. Die Hersteller richteten sich an den Normwerten aus, sodass bei Straßenquerschnitten, die den Normwerten nicht entsprächen, möglicherweise die Beleuchtung nicht ausreichend sei. Sie fügten hinzu, die Helligkeit auf der Fahrbahn werde benötigt, damit Kraftfahrer als gefährdende Verkehrsteilnehmer die gefährdeten Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger rechtzeitig erkennen könnten. Deshalb sei grundsätzlich die Straße heller beleuchtet als der Gehweg. Darüber hinaus appellierten sie an die Mitarbeiter der Bezirksämter, das Straßenbegleitgrün im unteren Bereich, wo es die Beleuchtung beeinträchtige, zu entfernen. Die Beleuchtungsplanung sei der Straßenplanung angepasst und passe sich nicht dem Wuchs der Bäume an.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE konkretisierte, ihre Idee im Hinblick auf die Wärmebildkamera sei gewesen, den direkten Blick auf den Verkehrsfluss zu nutzen und die Ampeln zeitgenauer auf die Verkehrsbelastung einzustellen. Sie wollte wissen, ob es entsprechende Planungen gebe.

Der Vorsitzende schloss die Frage an, ob die Wärmebildkamera auch den Fußgängerverkehr abbilden könne und zum Beispiel bei einer größeren Menge Fußgängern eine längere Grünphase ermögliche.

Die Senatsvertreter betonten, die erste Voraussetzung für eine tatsächlich der Echtzeitverkehrslage angepassten Signalsteuerung sei eine gute Detektion. Das neue System werteten sie als Quantensprung. Jetzt müsse erörtert werden, welche neuen Möglichkeiten das System biete. Die Senatsvertreter baten um Verständnis, noch keine Versprechen geben zu können.

Die Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH ergänzten, zunächst gehe es um die Pkws und Lkws und nicht um die sonstigen Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger. Sie äußerten die Einschätzung, es sei nicht bekannt, dass es in Hamburg bereits in einem sehr hohen Maße eine vollverkehrsabhängige Steuerung gebe. Dabei basiere die Signalisierung bereits in hohem Maße in Abhängigkeit vom Verkehrsstrom. Die dazu notwendige Technik sei bisher die induktive Schleife gewesen, die jetzt durch Wärmebildkamarasysteme abgelöst werde. Hintergrund seien dabei wirtschaftliche Aspekte, weil die Detektionsschleifen völlig ausreichend seien, um schnell zu reagieren. Hierfür gebe es entsprechende Schaltprogramme, die auf den Hauptverkehrsachsen beispielsweise grundsätzlich den Verkehrsfluss morgens stadteinwärts und abends stadtauswärts steuerten, soweit dies vom Verkehrsaufkommen her möglich sei. Die gewählte Geschwindigkeit stehe dabei in keiner Abhängigkeit zur Kamertechnik. Beim Wechsel von der induktiven Schleife zur Wärmebildkamera handele es sich um einen Technologiewechsel, weil die neue Technik flexibler, mehrfachanwendungsfähig und wirtschaftlicher sei.

Der Vorsitzende kam auf seine Frage nach den Möglichkeiten der Wärmebildkamera, den Fußgängerverkehr zu optimieren, zurück und wollte wissen, ob möglicherweise die alleinige Anwesenheit an der Ampel eine Grünanforderung auslösen könne und bei Bedarf gegebenenfalls eine längere Grünphase für Fußgänger geschaltet werden könne.

Die Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH bestätigten, dass die technologische Möglichkeit der Geräte bestehe, den Fußgänger zu erkennen. Die Reaktionszeit sei bei einem Tastersystem schneller als bei einem Kamerasystem, weil das System die Kameradaten vorher auswerten und interpretieren müsse. Am Ende stehe immer das Problem, dass es schwierig zu erkennen sei, was ein Fußgänger möchte. Hierzu bedürfe es intelligenterer Softwaresysteme, die es in der Zukunft möglicherweise gebe.

Der FDP-Abgeordnete lobte den auf der Website des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH beschriebenen 24-Stunden-Service, von dem er sich überzeugt habe. Er nahm Bezug auf das auf Seite 18 der Präsentation (vergleiche **Protokoll des Verkehrsausschusses Nummer 21/15 als Anlage zu TOP 3**) ausgewiesene Zertifikat zur dualen Ausbildung und kritisierte, dass das Unternehmen mit 170 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern lediglich vier Auszubildende ausbilde. Dies halte er für eine zu geringe Anzahl und bat die Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH um Bemühungen, mehr Ausbildungsplätze bereitzustellen.

Der FDP-Abgeordnete schloss die Frage an, was für das Unternehmen, das seit 2014 als Staatsunternehmen von Hamburg geführt werde, seitdem besser geworden sei. Außerdem bat er mit Blick auf die Umsatzzahlen um Auskunft über die Entwicklung der Gewinne in den letzten Jahren und wollte ergänzend wissen, ob die Gewinne an die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) abgeführt würden. Abschließend sprach er den Wettbewerberkreis an und verwies darauf, dass ein großer Auftraggeber die Freie und Hansestadt Hamburg sei. Er zeigte sich besorgt, dass hier ein Staatsunternehmen Aufträge bekomme anstatt privater Wettbewerber, wollte wissen, welche privaten Wettbewerber es an dieser Stelle gebe und fragte, ob Aufträge ausgeschrieben würden.

Die Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH dankten für das Lob hinsichtlich des funktionierenden 24-Stunden-Services. Mit Blick auf die Ausbildung unterstrichen sie, der konkrete in der Kapazitätsplanung benötigte Bedarf werde ausgebildet. Dabei sei ihnen wichtig, dass die in diesem spezifischen Branchenumfeld ausgebildeten jungen Menschen einen festen Arbeitsplatz finden könnten.

Die Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH hoben hervor, der Vorteil der Zugehörigkeit zur Freien und Hansestadt Hamburg liege auf der Hand. Es sei für die Stadt unmittelbar sichergestellt, dass das Unternehmen Hamburg Verkehrsanlagen GmbH im Sinne der Stadt unternehmerisch tätig sei. Dies wirke sich in vielerlei Aspekten aus. Mit Blick auf den Gewinn machten sie deutlich, dass eine wirtschaftliche Effizienz für die Freie und Hansestadt Hamburg erwirtschaftet werde, die in den Finanzhaushalt der Stadt zurückfließe. In Bezug auf die Vergabequote führten sie aus, dass das Unternehmen Hamburg Verkehrsanlagen GmbH einen hohen Anteil

habe. Diese Leistungen würden von der HHVA nach den Regularien bundesweit beziehungsweise europaweit am Markt ausgeschrieben.

Der FDP-Abgeordnete wies darauf hin, dass er nicht die Vergabe von Aufträgen durch die HHVA gemeint habe, sondern der Freien und Hansestadt Hamburg an die HHVA.

Die Senatsvertreter erklärten, die Forderung, die Leistung, die die HHVA in den unterschiedlichen Rechtsstrukturen wahrgenommen habe, an den Markt zu bringen, damit sie billiger, günstiger und besser werde, werde seit langer Zeit erhoben. Sie wiesen darauf hin, in Deutschland werde die Aufgabe in den Städten außerhalb von Hamburg von den Firmen Siemens und Swarco wahrgenommen. Beide Systeme seien auch bei Vattenfall-Verkehrsanlagen im Einsatz. Die Senatsvertreter betonten, sie lägen großen Wert darauf, in Hamburg einen Wettbewerb zu haben. Dies sei nur möglich, wenn die Freie und Hansestadt Hamburg selbst in der Lage sei, Systeme vorzuhalten, die nicht herstellerspezifisch seien. Dafür seien eine eigenständige Programmierung der Anlagen und die Gewährleistung einer einheitlichen Schnittstelle erforderlich. Die Schnittstelle zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und den privaten Auftragnehmern sei bewusst an der Stelle gewählt worden, um Erfahrungen, wie Berlin sie gemacht habe, zu vermeiden. Sie ergänzten, die eingekaufte Leistung, werde zum Selbstkostenerstattungspreis erworben.

Auf die Anmerkung des FDP-Abgeordneten, dass beim Selbstkostenerstattungspreis kein Gewinn erzielt werde, entgegneten die Senatsvertreter, es sei ein kalkulierter Gewinnzuschlag nach den Selbstkostenerstattungsrichtlinien des Bundes zugelassen. Dieser Gewinn werde in Hamburg über die HGV abgeschöpft, sodass eine kostengünstige Leistungserbringung ebenso sichergestellt sei wie der Zustand, diskriminierungsfrei und nicht herstellerabhängig am Markt agieren zu können.

Der FDP-Abgeordnete kam auf die Ausführungen der Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH zurück, dass genau so viele Auszubildende ausgebildet würden, wie benötigt würden. Er unterstrich, nach der Faustformel von „Faktor 10“ sollten jedoch etwa ein Zehntel der Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Auszubildende sein. Hier komme er bei einer Zahl von etwa 170 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit etwa 14 bis 15 Auszubildenden auf eine deutlich höhere Zahl als vier.

Die Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH schilderten, die Zahl der Auszubildenden richte sich nicht nach einer Faustformel, sondern berechne sich personenscharf. Aus einer konkreten spezifischen Planung ergebe sich der konkrete Bedarf, wann ein Auszubildender eingestellt werden müsse, um nach einer Einarbeitungsphase vor Ort Fuß zu fassen. Der Bedarf schwanke und liege bei einem Mittelwert von zwei Auszubildenden. Die Ausbildung erfolge im Wesentlichen im technischen Bereich in der Kernkompetenz Lichtsignalanlagen. Das Unternehmen beschäftige auch Monteure, die nur für die Inbetriebnahme der Lichtsignalanlagen tätig und verantwortlich seien, sowie für die Wartung und Entstörung. Bei diesem Personalstamm würden im Mittel zwei Auszubildende pro Jahr benötigt. Weitere Qualifikationen seien die externe Weiterbildung zum Meister oder Techniker. Darüber hinaus werde ein berufsbegleitendes Studium ermöglicht.

Die Senatsvertreter ergänzten, per se sei es immer gut, möglichst viele Auszubildende auszubilden. Dies habe insgesamt eine positive Entwicklung erfahren. Auf der anderen Seite, sei nicht jeder Betrieb gleich, sodass es keine einheitliche Prozentzahl geben könne, sondern die Spezifika des Unternehmens im Vordergrund stünden. Bei den Aufgaben der HHVA handele es sich um eine sehr spezifische Tätigkeit, sodass sie begrüßten, dass das Unternehmen mit der geschilderten Weitsicht ausbilde.

Die SPD-Abgeordneten nahmen Bezug auf die Ausführungen der Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH über ihre Erfahrungen mit der „grünen Welle“ und der Steuerungslogik und baten um ergänzende Erläuterungen, ob die Lichtsignalanlagen (LSA) miteinander vernetzt seien.

Die Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH führten aus, unabhängig von der Geschwindigkeit gebe es drei Stufen in der Verkehrssteuerung. Als simpelste Stufe beschrieben sie die Festzeit, in der die LSA im Umlauf lediglich rot, gelb, grün schalte. In Hamburg schalteten LSA verkehrsabhängig. Die LSA seien dabei teil- oder voll verkehrsabhängig. Dies bedeute im Wesentlichen, dass die LSA

über geeignete Detektionsverfahren, wie Schleifen, Video oder andere, den fließenden Verkehr im Verkehrsstrom erfassen. Daraus werde ein Rückschluss vom Verkehrsaufkommen gezogen und der Bedarf für die Schaltzeiten ermittelt und an den Verkehrsrechner gemeldet. Der Verkehrsrechner entscheide aufgrund von Randbedingungen und Vorgaben, ob es Zeit sei, ein anderes Programm zu schalten. Nicht die LSA vor Ort steuere flexibel, sondern die Schaltprogrammzustände seien vorgegeben vom Verkehrsplanungsingenieur. Der Verkehrsrechner entscheide dann – auch in Abhängigkeit von Nachbarsituationen – über das günstigste Programm. Sie fuhren fort, für eine „grüne Welle“ würden grundsätzlich Vorgaben getroffen, um zu bestimmten Uhrzeiten ein bestimmtes Programm zu fahren. Ein Nachteil bei der Schaltung einer „grünen Welle“ sei, dass dann in der Gegenrichtung eine „rote Welle“ entstehe.

Als dritte Stufe benannten die Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH die adaptive Netzsteuerung, in der ein Strategierechner über den Verkehrsrechner geschaltet werde, um die Verkehrsachsenwege weiter zu optimieren. Sie sei sehr schwierig zu handhaben und bedeute einen hohen Aufwand in der Nachpflege. Die Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH hielten den Ansatz der „grünen Welle“ in Hamburg im Vergleich zu anderen Städten für gut gelöst mit einer recht hohen Durchschnittsgeschwindigkeit. Sie räumten ein, es gebe Stausituationen und dergleichen mehr, dennoch werde in vielen Achsen eine „grüne Welle“ erreicht. Allen Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden, sei in einer Stadt wie Hamburg sehr komplex.

Die SPD-Abgeordneten kamen auf die Ausführungen der Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH im Hinblick auf die App „Störungsmeldung“ zurück und wollte wissen, ob Störungsmeldungen auch über den „Melde-Michel“ weitergegeben werden könnten und dort auch als gemeldete Anliegen angezeigt würden. Darüber hinaus wollten sie wissen, ob an dieser Stelle eine Vernetzung mit der einheitlichen Behördenrufnummer 115 bestehe. Sie wiesen darauf hin, dass Nutzer der App eine mangelnde Rückmeldung kritisierten. Den Bürgern sei eine Rückmeldung wichtig.

Die Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH berichteten, ein über den „Melde-Michel“ gemeldetes Anliegen erreiche die HHVA, nachdem es dort zentral eingegangen, beurteilt und weitergeleitet wurde. Daneben sei die Störungsmeldung über die Störungsannahme, telefonisch, per Mail, per Fax, über Internet und über die beschriebene App direkt an die HVVA möglich. In der Regel gebe es eine Rückmeldung, oft hinterließen jedoch die Störungsmeldungsaufgebenden keine Kontaktdaten oder wünschten keine Rückmeldung. Mit Blick auf die Frage nach einer Vernetzung mit der einheitlichen Behördenrufnummer 115 sagten die Vertreter des Unternehmens Hamburg Verkehrsanlagen GmbH eine Protokollerklärung zu. Mit Schreiben vom 21. Februar 2017 erklärten sie:

„Ja. Anrufer der 115 erhalten die Nummer der HHVA von den Mitarbeitern der Hotline.

Es sind auch bereits vereinzelt Anrufe von Hamburger Bürgern bei der HHVA eingegangen, die die Nummer der HHVA über die Behörden-Hotline „115“ erhalten haben.

Darüber hinaus sind die Kontaktdaten der HHVA auch auf der Website der Einheitlichen Behördennummer 115 in Hamburg unter „weitere Servicenummern“ unter dem Stichwort „Störungs- und Schadensmeldungen für Lichtsignal- und Beleuchtungsanlagen...“ hinterlegt.“

III. Ausschussempfehlung

Der Verkehrsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, von seiner Beratung Kenntnis zu nehmen.

Martin Bill, Berichterstattung