

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Drucksache

21/17460: Mobilität weiter denken, Menschen verbinden – Sicher durch die Stadt: „Beleuchtungsoffensive“ gegen dunkle Ecken, Plätze, Straßen und Wege starten (Antrag CDU)

Vorsitz: **Ole Thorben Buschhüter**

Schriefführung: **Martin Bill**

I. Vorbemerkung

Die Drs. 21/17460 ist dem Verkehrsausschuss auf Antrag der SPD-Fraktion und der GRÜNEN Fraktion sowie der AfD-Fraktion durch Beschluss der Bürgerschaft vom 19. Juni 2019 überwiesen worden. Der Verkehrsausschuss hat sich in seiner Sitzung am 22. August 2019 abschließend mit der Vorlage befasst.

II. Beratungsinhalt

Einführend erklärten die CDU-Abgeordneten, dass Hamburg dringend eine Beleuchtungsoffensive benötige. Insbesondere im Alstertal und in den Walddörfern würden sie immer wieder Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern erreichen, die bemängeln, dass die Beleuchtung auf öffentlichen Wegen vor allem in der dunklen Zeit des Jahres in vielen Bereichen nicht ausreichend sei. Gerade ältere Menschen würden sich zu dieser Jahreszeit dann weniger vor die Tür trauen, aus Unsicherheit, weil sie beispielsweise Baumwurzeln nicht sehen könnten oder Sorge hätten, Opfer von Überfällen und Gewalttaten zu werden. Sichtbar werde dieser Umstand anhand der Tatsache, dass der Anteil der von den Hamburgerinnen und Hamburgern zu Fuß zurückgelegten Wege laut der bundesweiten Referenzstudie Mobilität in Deutschland (MiD) von 28 Prozent im Jahr 2008 auf 27 Prozent im Jahr 2017 gesunken sei. Diese Entwicklung, betonten sie, stehe ihrem Bestreben, die Menschen dazu zu bewegen, öfter ihre Wege zu Fuß zurückzulegen, entgegen. Vor diesem Hintergrund hätten sie vorliegenden Antrag formuliert und würden damit durch bürgerschaftlichen Beschluss den Senat auffordern wollen, der Bürgerschaft bis zum 30. September 2019 ein Konzept für eine Beleuchtungsoffensive gegen zu dunkle Ecken, Plätze, Straßen und Wege vorzulegen. Dieses sollte, betonten sie, nicht nur innerhalb der Behörde, sondern in enger Abstimmung mit dem Lichtbeirat, den zuständigen Stellen in den Bezirken, den Seniorenbeiräten auf Landes- und Bezirksebene, Mobilitäts- und Sozialverbänden sowie interessierten Unternehmen entwickelt werden. Sie forderten zudem, dass im Rahmen dieser Initiative unter anderem die Möglichkeiten der stromsparenden und umweltschonenderen LED-Beleuchtung geprüft und der Freischnitt an Verkehrsflächen intensiviert werden solle. Über das von SPD und GRÜNEN verteilte Petikum (siehe Anlage) fanden sie, müsse gar nicht gesprochen werden, da ihnen Bestand und Perspektiven der öffentlichen Wegebeleuchtung in Hamburg durchaus schon

bekannt seien und auch der Umstand, dass es Probleme gebe, keine neue Erkenntnis sei. Deshalb schien ihnen auch nicht nachvollziehbar, warum sie auf die Ermittlung von Bestand und Perspektiven nun noch mal bis Ende des ersten Halbjahres 2020 warten sollten, anstatt kurzfristig tätig zu werden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, dass ihnen die Sicherheit auf Hamburgs Straßen und Wegen sehr wichtig sei. Das sei auch ein Grund, weswegen sie in die entsprechende Infrastruktur investieren würden, jedoch nicht, ohne auch die Frage des Energiebedarfs zu berücksichtigen und den Einsatz neuer Technologien in Betracht zu ziehen. Neben den von langer Hand geplanten Maßnahmen gebe es auch immer wieder dringende Handlungsbedarfe, bei denen sie kurzfristig tätig werden müssten. Nicht außer Acht gelassen werden dürfe zudem, dass zu viele und zu helle Lichtquellen in den dunklen Stunden nicht nur positive, sondern auch negative Auswirkungen haben können. Dies vorausgeschickt bekräftigten sie, wie wichtig es sei, ein gleichbleibend qualitativ gutes und gesichertes Beleuchtungsniveau zur Verfügung stellen zu können, obgleich es an der einen oder anderen Stelle durchaus noch Handlungsbedarf gebe. Das, was im Antrag thematisiert werde, sei das subjektive Sicherheitsempfinden, das auf bestimmte Bevölkerungsgruppen abziele. Nichtsdestotrotz wollten sie festgehalten wissen, dass die gesamte Beleuchtung nach der entsprechenden DIN-Norm sowie nach den entsprechenden Beschlüssen im Hinblick auf die Verkehrssicherungspflicht ausgerichtet sei. Sie stellten fest, dass die CDU-Fraktion in ihrem Petition auf eine Bürgerbewegung, die sich in Eppendorf gebildet hatte, anspiele. Jedoch gaben sie zu bedenken, dass es auch Bürgerbewegungen der anderen Art gebe, die sich gegen Lichtsmog und zu viel Helligkeit in den Nachtstunden einsetzen würden. Das bedeute, es gebe verschiedene, gegenläufige Interessen, die es abzuwägen gelte. Die im Antrag thematisierte Forderung nach LED-Technologie, erläuterten sie, habe sich faktisch längst überholt, weil es über die Hersteller ohnehin nur noch LED-Beleuchtungstechnik gebe. Zudem hätten sie bereits seit Jahren darauf geachtet, dass moderne, energiesparende, langlebige Leuchtmittel zum Einsatz kämen. Ein weiterer Punkt, der nicht außer Acht gelassen werden dürfe, sei, dass durch den Einsatz der Leuchtmittel auch Energiebedarf bestehe. Allein in den letzten zehn Jahren sei es ihnen gelungen, diesen Energiebedarf um insgesamt über 20 Prozent zu senken. Noch vor über zehn Jahren habe der Energieverbrauch inklusive der Lichtsignalanlagen bei deutlich über 50 Gigawattstunden gelegen, davon seien 30 Gigawattstunden auf Beleuchtungsanlagen entfallen. Der Jahresenergiebedarf insgesamt läge derzeit bei deutlich unter 40 Gigawattstunden mit weiterhin sinkender Tendenz. Maßgeblich hierzu beigetragen habe der Lichtsignalanlagenbereich, weil dort von konventionellen Leuchtmitteln auf LED umgerüstet würde. Sie gaben in diesem Zusammenhang zu bedenken, dass die LED-Technik für Lichtsignalanlagen nicht vergleichbar sei mit der LED-Technik für die Straßenbeleuchtung, weil bei letzterer ein viel höherer Lichtoutput erzeugt werden müsse, um die Straßen und Plätze zu beleuchten. Gleichwohl sei es ihnen auch im Straßenbeleuchtungsbereich gelungen, trotz konventioneller Leuchtmittel den Energiebedarf immer weiter zu reduzieren. Darüber hinaus gebe es immer wieder auch spezielle Anforderungen in besonderen Bereichen aus den unterschiedlichsten Aspekten. Vor dem Hintergrund, dass die CDU-Fraktion unter anderem das Sicherheitsempfinden anführe, das unter mangelnder Beleuchtung leide, verwiesen sie darauf, dass von den 13 im Mobilitätskonzept aufgeführten Punkten lediglich ein Punkt auf die Beleuchtung abziele. Daraus, schlussfolgerten sie, ließe sich schließen, dass es sich bei vorliegender Betrachtung nur um eine fallweise handelt. Für ebensolche Fälle würden die Bezirke entsprechende Mittel zur Verfügung haben, um im Einzelfall die Situation vor Ort in Augenschein zu nehmen und bei Bedarf Abhilfe schaffen zu können. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gaben zu bedenken, dass die Gruppe älterer Menschen im Zuge des demografischen Wandels nicht nur in Hamburg, sondern auch bundesweit zunehme. Der Umstand, dass diese Gruppe älterer Menschen, die häufig bedingt durch das Alter schlechter sehen könnten und oftmals auch ein anderes Gehverhalten an den Tag legen würden als junge Menschen, führe oftmals im Zusammenhang mit nicht ausreichender Beleuchtung zu der subjektiven Wahrnehmung von Unsicherheit. Im Straßenverkehr, erklärten sie, gebe es heute mehr Licht als früher, was zur Folge habe, dass die Sichtbarkeit sich ändere. Hinzu komme, dass immer wieder Änderungen der Straßenverhältnisse zum Beispiel durch Bauarbeiten, Modifikationen an den Quer-

schnitten, zum Beispiel durch Hinzufügen eines Radfahrstreifens, zu geänderten oder anzupassenden Beleuchtungsverhältnissen führen können, die im Einzelfall betrachtet werden müssten. Dem zuwider, gepaart mit der Forderung, die Beleuchtung an bestimmten Stellen zu verringern oder ganz darauf zu verzichten, liefen hingegen Erkenntnisse aus dem medizinischen Umweltbereich bezüglich der Themen wie zum Beispiel „Smog“, „Verlust der Nacht“ und „Naturschutz“. Sie erklärten, dass ganze Leben würde durch Licht gesteuert und der „Verlust der Nacht“, betonten sie, sei gerade in einer Großstadt wie Hamburg, die auch auf das nächtliche Ausschalten der Beleuchtung verzichte, bereits sehr weit fortgeschritten. Hinzu käme, dass es einen sehr großen Biodiversitätsverlust gebe. Es sei bekannt, dass Licht auf Insekten anlockend wirke. Das künstliche Licht, hoben sie hervor, sei einer der Gründe, warum der starke Rückgang an Insekten auch Hamburg betreffe. Es gebe entsprechende Beispiele, dass eine Beleuchtung einen Staubsaugereffekt auf Insekten habe. Deshalb, mahnten sie, sollte gut überlegt werden, an welchen Stellen mehr Beleuchtung notwendig sei, aber auch, wo gegebenenfalls weniger Beleuchtung oder der Verzicht möglich wäre.

Die SPD-Abgeordneten stellten fest, dass das Anliegen des CDU-Antrags, das Vermeiden von Angsträumen und Stolperfallen auf Wegen, zwar politische Zustimmung finde, monierten jedoch den Stil des Antrags. Sie in dem Antrag auf die Aussage, dass der Modal Split von 2008 bis 2018 bei den Fußgängern um einen Prozent gesunken sei, zu beziehen, ohne darauf hinzuweisen, dass im gleichen Zeitraum der Modal Split massive Steigerungen beim öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oder auch bei den Radfahrenden aufgezeigt habe, sei unseriös und mitnichten ein Beleg dafür, dass die Menschen aufgrund von wahrgenommenen Angsträumen nicht mehr zu Fuß gehen wollen würden. Ebenso monierten sie, dass gefordert worden sei, dass der Senat innerhalb von vier bis fünf Wochen ein Konzept für eine Beleuchtungsoffensive erstellen solle. Dieser Zeitraum sei von vornherein nicht haltbar. Außerdem würde durch den Antrag suggeriert, dass durch eine ungenügende Beleuchtungssituation eine unsichere Situation für Menschen entstehe, in der sie verletzt und überfallen werden könnten. Dies vorausgeschickt erkundigten sie sich, wo in Hamburg Unfälle und Überfälle aufgrund schlechter oder mangelnder Beleuchtung passiert seien. Gleichwohl, betonten sie, würden sie das Thema keinesfalls abtun wollen. Sie seien regelmäßig mit Vertreterinnen und Vertretern von FUSS e.V. im Gespräch, die sich auch in den Bezirken, wenn größere Bebauungspläne oder Siedlungen entstehen würden, engagieren würden. Niemand, unterstrichen sie, würde sich nicht für eine ausreichende Beleuchtung für Straßen und Wege einsetzen wollen. Insofern sei es auch der Weg der SPD im vorgelegten Ersuchen, den Senat aufzufordern, sich die komplette Situation noch einmal anzusehen, und nicht nur auf Grundlage eines Lichtkonzepts für die Hamburger Innenstadt, das unter Umständen nicht für alle Stadtteile gleichermaßen geeignet sei, einschätzen zu können, ob es Gegenden oder Ecken gebe, in denen nachgebessert werden müsse, und darüber hinaus auch ein Augenmerk darauf zu halten, wie es mit der Verkehrssicherheit aussehe und welche technischen Anforderungen es gebe. Darüber hinaus sei ihnen auch wichtig, zu klären, wie mit dem Thema „Lichtverschmutzung“ umgegangen werden solle. Niemand, betonten sie, solle Angst haben müssen abends auf die Straße zu gehen, weil es irgendwo eine dunkle Ecke gebe. Insofern sei die SPD zwar inhaltlich nicht weit von dem CDU-Antrag entfernt, verfolge aber einen anderen Ansatz. Sie betonten, dass, falls ihr Ersuchen nicht mehr vor der Wahl im Februar abgearbeitet werden könne, es auf jeden Fall davor bewahrt werden solle, der Diskontinuität anheim zu fallen, und forderten, dass dann der neue Senat in der neuen Legislaturperiode dieses Thema weiterberaten sollte.

Die CDU-Abgeordneten gaben an, auf den Termin in ihrem Antrag nicht zu bestehen und boten an, diesen zu ändern. Vor dem Hintergrund, dass gewünscht sei, dass öffentliche Räume auch genutzt werden, fanden sie wichtig, sich diesem Thema zu widmen. Sie hätten ihr Petitum offen formuliert, um dieses Thema anzugehen und zu gucken, an welchen Stellen politisch nachgesteuert werden müsse, wohlwissend, dass viele Maßnahmen auch eines politischen Vorlaufs bedürften und zudem nur abhängig von zur Verfügung stehenden Mitteln erfolgen könnten.

Die FDP-Abgeordneten stellten fest, dass das heute erst von den Regierungsfractionen verteilte Petikum lediglich eine Bestandsaufnahme fordert, die vermutlich nach der Wahl 2020 in Vergessenheit geraten werde, sodass so fortgefahren werden könne, wie bisher. Aus diesem Grund hießen sie den Antrag der CDU-Fraktion richtig, da er die derzeitige Realität in Hamburg widerspiegelt. Sie stellten infrage, dass der Senat in den letzten Jahren in Fragen von Wohlfühlen zu dunklen Tageszeiten viel getan habe, vor allem, wenn sie sehen würden, dass das letzte Konzept von 2005 sei. Ein neues Beleuchtungskonzept, wie von der CDU gefordert, sei daher wichtig, um adäquate Maßnahmen entwickeln zu können. Als Beispiel führten sie den Weg vom Holstenkamp zur S-Bahnstation Diebsteich an, der zu dunkler Tageszeit ihres Erachtens keiner alleinstehenden Frau zuzumuten wäre, nicht, weil es dort einsam wäre, sondern weil es dort sehr dunkel sei. Sie wiesen darauf hin, dass es in Hamburg eine ganze Anzahl von Bereichen gebe, für die ein modernes Beleuchtungskonzept fehle und betonten, dass eine hinlängliche Beleuchtung nicht nur in den Monaten von Oktober bis April erforderlich sei, weil es in diesen Monaten bereits sehr früh dunkel werde, sondern zusätzlich auch zur Attraktivität der Stadt beitrage. Dies vorausgeschickt plädierten sie dafür, dem CDU-Antrag zuzustimmen und sich nicht mit einer Bestandsaufnahme aufzuhalten, wie von SPD und GRÜNEN in ihrem Petikum gefordert.

Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE merkte an, es sei zwar nett, wenn Männer sich Sorgen um alleinstehende Frauen machen würden, gab aber zu bedenken, dass die Quote der Vergewaltigungen zu 95 Prozent im familiären oder näheren persönlichen Umfeld liege. Sie ging davon aus, dass es zwar nicht beabsichtigt sei, wies aber darauf hin, dass die Debatte darüber, dass Frauen in bestimmten Bereichen Angst haben würden, genau dazu führe, die Angst bei Frauen zu schüren, obwohl das Gegenteil angestrebt würde. Sie ging davon aus, dass die FDP-Abgeordneten in guter Absicht argumentiert hätten, fand aber, dass die Debatte in die falsche Richtung laufe. Natürlich lasse sich nicht in Abrede stellen, dass jede bekanntgewordene Vergewaltigung, wie zum Beispiel die in Wilhelmsburg, nachdenklich stimme. Die Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE fand wichtig, dass für die Beleuchtung in Hamburg etwas getan werde. Das Problem, das sie seit Jahrzehnten diskutieren würden, sei, dass die vorhandene Straßenbeleuchtung oftmals nur die Fahrbahn, nicht hingegen den Fußweg beleuchte, und, falls die Beleuchtung doch in Richtung Fußweg vordringen würde, an vielen Stellen Bäume das Licht abschirmen würden. Von daher sei in diesem Bereich noch viel zu tun. Der Fachverband FUSS e.V., der im CDU-Antrag nicht mit aufgeführt sei, obwohl er dort mit aufgenommen gehört hätte, habe sowohl die Behörde als auch die Politik angeschrieben und darauf hingewiesen, dass dringender Handlungsbedarf bestehe. Die Antwort, die vom Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) auf dieses Schreiben gefolgt sei, habe lediglich darauf verwiesen, dass nicht ausreichend Mittel vorhanden seien. Das, stellte sie fest, sei keine zufriedenstellende Antwort. Vor dem Hintergrund, dass im Bezirk Hamburg-Nord ein Auftrag für die Erstellung eines Fußverkehrskonzepts erteilt worden sei, interessierte sie, ob die Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (HHVA) in diese Planung miteinbezogen sei, und fragte, inwieweit es darin auch um die Beleuchtung gehe. Darüber hinaus forderte sie, dass es das Ziel sein sollte, die in dem CDU-Antrag und auch in der Presse angesprochenen Stolperfallen zu beseitigen und nicht, sie zu beleuchten. Zwar habe es im Februar 2019 einen Zwischenstand zu dem rot-grünen Antrag zur Förderung des Fußverkehrs gegeben, dennoch wollte sie wissen, ob sich seither maßgeblich etwas verändert habe. Darüber hinaus bat sie um weitere Informationen zu einer neuartigen Beleuchtung, von der sie gehört habe, das sie für freie Flächen verwendet werde und so gestaltet sei, dass angeblich Vögel und Insekten hiervon nicht beeinträchtigt würden. In diesem Zusammenhang interessierte sie, welche Einschränkungen bezogen auf die Beleuchtung es durch den Insekten- und Vogelschutz gebe, und fragte, welche neuen Entwicklungen es gebe, dass Lampen dort, wo Bäume stünden, so aufgestellt werden könnten, dass die Fußwege auch beleuchtet seien, davon ausgehend, dass die Vögel dort, wo Bäume seien, ohnehin weniger von dem künstlichen Licht beeinträchtigt seien, weil diese, zumindest im belaubten Zustand, das Licht einschränken würden. Hinsichtlich der Anmerkung der SPD-Abgeordneten, dass diese Thematik aufgrund ihrer Wichtigkeit keines Falls der Diskontinuität anheimfallen dürfe, gab sie zu bedenken, dass nicht feststehe, wer nach der nächsten Wahl regieren werde. Insofern sei es falsch, den Antrag in die neue Legislaturperiode zu verschieben und bean-

tragte, im Änderungspetition der Regierungsfractionen das Erfordernis, zu berichten, von „erstes Halbjahr“ in „1. Quartal“ zu ändern, um sicherzustellen, dass dieses Ersuchen noch vor der Konstituierung der neuen Bürgerschaft, die für Anfang April 2020 vorgesehen sei, beantwortet werden könne.

Der AfD-Abgeordnete begrüßte die Intention des Antrags, insbesondere vor dem Hintergrund, dass das letzte Lichtkonzept offenbar schon fast 15 Jahre alt sei. Der Wohnungsbau sei heutzutage nicht vergleichbar mit dem in 2005, die Technik sei vorangeschritten, es hätten sich Schwerpunkte verschoben, „Umwelt“ sei ein noch größeres Thema geworden ebenso wie „Lichtverschmutzung“. Vor diesem Hintergrund sei ihm nicht nachvollziehbar, warum die Forderung nach der Erstellung eines neuen Beleuchtungskonzepts abgelehnt werden könnte. Das Änderungspetition der Regierungsfractionen sei zwar kein Ersatz für ein Konzept, sondern komme einer Bestandsaufnahme gleich. Da das immerhin auch ein kleiner Schritt in die richtige Richtung auf dem Weg zu einem Konzept sei, kündigte er an, beiden Petita zustimmen zu wollen, weil er letztlich die Erstellung eines Beleuchtungskonzepts für dringend notwendig erachte. Die im CDU-Antrag genannte Frist, erinnerte er, hätten die CDU-Abgeordneten angekündigt, in ein erreichbares Datum ändern zu wollen.

Die CDU-Abgeordneten gaben sodann an, die in ihrem Antrag formulierte Frist vom „30. September 2019“ in „31. Dezember 2019“ zu ändern.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter warnten davor, das Lichtkonzept für die Innenstadt mit ihrem Straßenbeleuchtungskonzept zu verwechseln. Das Lichtkonzept für die Hamburger Innenstadt sei ein Gestaltungskonzept der Stadtentwicklung gewesen, das zum Inhalt hatte, wie Gebäude, auch Denkmäler beispielsweise, richtig beleuchtet werden könnten und in dem es darum gehe, wo, welche Farbe wie hell eingesetzt werden dürfe. Das alles seien Themen gewesen, die der Lichtbeirat mit dem Oberbaudirektor und der Stadtentwicklungsbehörde erarbeitet habe, die aber nichts mit der Verkehrssicherheitsbeleuchtung und der Herstellung von Verkehrssicherheit auf Straßen durch Straßenbeleuchtung zu tun hätten. Sie informierten, dass ihnen kein einziger Unfallbericht vorliege, in dem mangelnde Beleuchtung als Unfallursache beschrieben sei. Deswegen würden sie sich dagegen verwehren, Unfälle mit der Beleuchtung in Zusammenhang zu bringen. In der Praxis hätten sie ein sehr gutes, an der DIN-Norm ausgerichtetes städtisches Beleuchtungskonzept. Jeder, der in Hamburg unterwegs sei, fände beleuchtete Straßen vor, deren Beleuchtung nicht, wie in anderen Städten und Gemeinden, auch nicht in den Randlagen der Stadt, nachts ausgeschaltet werde. Die einstigen Laternen mit roten Streifen, die nach einer bestimmten Uhrzeit abgeschaltet worden waren, gebe es ebenfalls in der Form nicht mehr, sie würden, so wie die übrige städtische Beleuchtung, die in den letzten Jahren auf Energiesparleuchten umgestellt worden war, die ganze Nacht hindurch angeschaltet bleiben. Immer wieder, räumten sie ein, würden neue Probleme auftauchen, gebe es Veränderungen im öffentlichen Raum. Daher sei es auch wichtig, wenn jemand ein Problem bemerke, wie zum Beispiel besonders dunkle Ecken oder Stolperfallen, diese HHVA zu melden, damit die sich um die Behebung des Problems kümmern können. HHVA würde dann einen Servicetechniker beauftragen, das Problem zu erfassen und zu beheben. Für die Problemerkennung sei, hoben sie hervor, dank der HHVA-App noch nicht einmal mehr ein Anruf nötig.

Bezogen auf den Einwand der CDU-Abgeordneten, dass das, was die Senatsvertreterinnen und -vertreter geschildert hätten, nicht gegen ein Konzept spreche, stellten die Senatsvertreterinnen und -vertreter richtig, dass es bereits ein ganz klares Konzept gebe. Sie bräuchten jetzt noch einmal die Zeit, alles aufzunehmen und ordentlich zu erfassen und würden dies dann im nächsten Jahr vorstellen, auch die Zukunftsperspektiven. Sie würden sich, betonten sie, sehr davor verwehren, den Eindruck vermittelt zu bekommen, dass Hamburg eine schlechte Beleuchtung habe, weil genau das Gegenteil der Fall sei.

Auf die Frage der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE nach Entwicklungen im Bereich der Beleuchtung, die dem Vogel- und Insektenschutz zugutekämen, erwiderten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass dort, wo es möglich sei, schon LED-Beleuchtung eingesetzt werde. Ebenso sei das Abstrahlen der Beleuchtung nach unten, in den Bereichen, wo es gewünscht sei, viel besser geworden. Dennoch gebe

es immer noch Anflüge von Insekten, teilweise auch massenhaft, vor allem in der Nähe von Gewässern. Zudem werde, wenn man abends durch die Stadt fahre, deutlich, was künstliche Beleuchtung im Frühjahr oder Winter anrichten könne, weil zum Beispiel an den beleuchteten oberirdischen U-Bahnstationen fast überall ein Rotkehlchen singe, das bedingt durch die enorme Lichtintensität denke, dass früher Morgen sei. Dieser erhebliche Einfluss von Licht auf den biologischen Rhythmus lasse sich jedoch nicht nur bei Tieren beobachten, sondern wirke auch auf die Gesundheit der Menschen, da auch die ihren Schlaf brauchen würden. Daran werde deutlich, welche Rolle das Licht als Taktgeber für das Leben spiele.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten, dass jede Stolperfalle auf Hamburgs Gehwegen eine zu viel sei. Jedoch sollte es nicht das Ziel sein, wie bereits erwähnt, Stolperfallen besser auszuleuchten, sondern diese zu beseitigen.

Die SPD-Abgeordneten und der Abgeordnete der GRÜNEN befürworteten den Antrag der Fraktion DIE LINKE, das Änderungsantrag dahingehend zu modifizieren, dass der Berichtszeitraum von „im ersten Halbjahr 2020“ in „im 1. Quartal 2020“ geändert werde, und wiesen darauf hin, dass sie an ihrem Antrag festhalten würden, weil dieser weit über Abschaffung von etwaigen Angsträumen hinausgehe. Sie wollten noch einmal den Bestand erfassen, nach Perspektiven gucken und danach, wo es Best-Practice-Beispiele gebe, von denen sie lernen könnten, sowie sich darüber berichten lassen, um dann zu gucken, was davon realisiert werden könne.

III. Ausschussempfehlung

Der Verkehrsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft

- *mehrheitlich mit den Stimmen von SPD und GRÜNEN gegen die Stimmen von CDU, FDP, DIE LINKE und AfD den Antrag aus der Drs. 21/17460 in der geänderten Fassung, mit der Berichtsfrist zum 31.12.2019, abzulehnen und darüber hinaus*
- *mehrheitlich mit den Stimmen von SPD, GRÜNEN, DIE LINKE und AfD gegen die Stimmen von CDU und FDP folgendes Ersuchen zu beschließen:*

„Der Senat wird ersucht, der Bürgerschaft im 1. Quartal 2020 über Bestand und Perspektiven der öffentlichen Wegebeleuchtung in Hamburg zu berichten. Dabei sollen mindestens folgende Aspekte betrachtet werden:

- 1. Entwicklung der letzten 20 Jahre,*
- 2. Vergleich mit anderen Großstädten,*
- 3. Verkehrssicherheit,*
- 4. besondere Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs,*
- 5. Entwicklung von Anforderungen und Technologien,*
- 6. Energieverbrauch,*
- 7. Kosten und sonstige Ressourcen,*
- 8. Umweltverträglichkeit.“*

Martin Bill, Berichterstattung

Petition der Abgeordneten der SPD-Fraktion und der GRÜNEN Fraktion zu Drs. 21/17460 „Mobilität weiter denken, Menschen verbinden – Sicher durch die Stadt: „Beleuchtungsoffensive“ gegen dunkle Ecken, Plätze, Straßen und Wege starten“

Der Verkehrsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft zu beschließen:

Der Senat wird ersucht,

der Bürgerschaft im ersten Halbjahr 2020 über Bestand und Perspektiven der öffentlichen Wegebeleuchtung in Hamburg zu berichten. Dabei sollen mindestens folgende Aspekte betrachtet werden:

1. Entwicklung der letzten 20 Jahre,
2. Vergleich mit anderen Großstädten,
3. Verkehrssicherheit,
4. besondere Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs,
5. Entwicklung von Anforderungen und Technologien,
6. Energieverbrauch,
7. Kosten und sonstige Ressourcen,
8. Umweltverträglichkeit.