

A N T R A G

**der Abg. Dennis Thering, Franziska Rath, Dennis Gladiator, Carsten Ovens,
Stephan Gamm (CDU) und Fraktion**

**Betr.: Das Rückgrat der Mobilität stärken – Den Umstieg auf Busse, Bahnen
und Fähren noch attraktiver machen**

Hamburg ist das Herz einer Metropolregion mit über fünf Millionen Einwohnern. Die Straßen und Schienenwege von, durch und nach Hamburg sind die Lebensadern für das wirtschaftliche und das öffentliche Leben in diesem Ballungsgebiet. Allerdings hat die Straßeninfrastruktur vielerorts ihre Kapazitätsgrenzen erreicht und zum Teil, insbesondere zu den Stoßzeiten, bereits weit überschritten. Die „Staubstadt Hamburg“ wächst seit Jahren unaufhaltsam. Ein Stauinfarkt jagt den nächsten und das in immer kürzeren Abständen. Laut der vom ADAC veröffentlichten „Staubilanz 2017“ hat sich alleine die Situation auf Hamburgs Autobahnen im vergangenen Jahr erneut dramatisch verschlechtert. So ist die Gesamtstaulänge von 27.807 Kilometern im Jahr 2016 um rund 14 Prozent auf 31.630 Kilometer angewachsen. Gegenüber 2015 (24.243 Kilometer) ist es sogar ein Anstieg um 30 Prozent. Analog dazu stieg auch die Gesamtstaudauer von 9.382 Staustunden (2015) über 10.672 Staustunden (2016) auf 11.768 Staustunden im vergangenen Jahr (+25 Prozent ggü. 2015). Hamburg ist damit gemessen an den Autobahnkilometern amtierender „Deutscher Staumeister“.

Die Suche nach intelligenten wie pragmatischen Lösungen, um mehr Menschen zum Umstieg vom eigenen Auto auf die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs zu bewegen, ist eine der entscheidenden Zukunftsfragen. Bahnen, Busse und auch Fähren sind das Rückgrat der Mobilität in unserer Stadt. Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) haben den großen Vorteil, dass sie für Mensch und Umwelt deutlich nachhaltiger sind und so die Lebensqualität in einer Metropole insgesamt erhöhen können. Der durch die bundesweite Referenzstudie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) kürzlich bekannt geworde-

ne Anstieg des Anteils der „Öffis“ an den zurückgelegten Wege in Hamburg von 18 Prozent 2008 auf 22 Prozent 2017 reicht nicht aus, um die Verkehrsprobleme der Gegenwart („Staustadt Hamburg“, mobilitätsfeindliche Dieselfahrverbote, Parkraum-mangel, Unfallzahlen auf hohem Niveau usw.) zu lösen.

Daher ist es von größter Wichtigkeit, Bahnen, Busse und Fähren für die Menschen in und um Hamburg noch attraktiver zu machen. Hierfür sind klare Schwerpunkte und Ziele unerlässlich. An diesen mangelt es im Senatshandeln aktuell aber erheblich.

Die Bürgerschaft möge daher beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, folgende Punkte seiner verkehrspolitischen Agenda zugrunde zu legen:

1. In der Normal- und in der Hauptverkehrszeit werden bei S- und U-Bahnen nur noch Voll- und/oder Langzüge eingesetzt.
2. Der öffentliche Busbetrieb in der Normal- und in der Hauptverkehrszeit erfolgt regelhaft mit Gelenkbussen. Diese sind vorrangig einzusetzen und anzuschaffen.
3. Die Taktung von Bahnen, Bussen und Fähren ist weiter zu verdichten.
4. Die HVV-Angebote auf der Elbe sind deutlich auszuweiten. Die Schaffung von HVV-Angeboten auf anderen Gewässern in Hamburg wird geprüft.
5. Die Ausweitung des HVV-Betriebs auf einen 24-Stunden-Rhythmus wird für Busse, Bahnen (inkl. S-Bahn, U-Bahn und AKN) und Fähren gleichermaßen geprüft. Die Vereinbarkeit mit Wartungs- und Reparaturarbeiten sowie der Möglichkeit der Bündelung von Wartungs- und Reparaturarbeiten in der Nebenverkehrszeit ist anzustreben.
6. Die HVV-Angebote für Smartphones sind deutlich auszuweiten. Insbesondere ist eine Verbesserung der Kundeninformation und des Online-Vertriebs anzustreben.
7. der Bürgerschaft bis zum 31. Dezember 2018 hierüber zu berichten.