



66. Sitzung

Mittwoch, 2. Februar 2000

Vorsitzende: Präsidentin Ute Pape, Erster Vizepräsident Berndt Röder und Zweite Vizepräsidentin Sonja Deuter

Inhalt

Mitteilungen der Präsidentin

Ergänzung und Änderung der **Tagesordnung** 3229 A

Susanne Uhl REGENBOGEN –
für eine neue Linke

3239 A

Karin Roth, Senatorin

3239 A

Aktuelle Stunde

3229 A

Unterrichtung durch die
Präsidentin der Bürgerschaft:

Fraktion der CDU:

Verliert Hamburg seine Bedeutung als Metropole?

3229 A

Wahl eines stellvertretenden Mitglieds der Kommission für Bodenordnung

– Drs 16/3698 –

3239 C

Karl-Heinz Ehlers CDU 3229 B, 3232 D

Ergebnis

3244 A

Dr. Leonhard Hajen SPD 3230 A, 3233 D

Antje Möller GAL 3230 D

Antrag der Fraktionen der SPD
und der GAL:

Norbert Hackbusch REGENBOGEN –
für eine neue Linke 3231 B

Einführung der Altersteilzeit für hamburgische Beamtinnen und Beamte

– Drs 16/3710 –

3239 D

Dr. Thomas Mirow, Senator 3232 A

Fraktion der GAL:

HVV ins Umland

3234 A

Dr. Dorothee Stapelfeldt SPD

3239 D

Dr. Martin Schmidt GAL 3234 B

Andreas Kühn CDU

3241 B

Barbara Duden SPD 3234 D

Anja Hajduk GAL

3242 A

Ulf Lafferenz CDU 3235 B

Susanne Uhl REGENBOGEN –
für eine neue Linke

3243 C

Heike Sudmann REGENBOGEN –
für eine neue Linke 3236 A

Beschluß

3244 A

Eugen Wagner, Senator 3236 C

Große Anfrage der Fraktion der CDU:

Fraktion der SPD:

Hunde in der Großstadt

3237 B

Aufhebung schienengleicher Bahnübergänge entlang der Vogelfluglinie Hamburg–Lübeck im Bezirk Wandsbek

– Drs 16/3158 –

3244 B

Carmen Walther SPD 3237 B

Michael Fuchs CDU 3237 D

Ralf Niedmers CDU

3244 B

Sabine Steffen GAL 3238 B

Dr. Rolf Lange SPD

3245 D

Dr. Martin Schmidt GAL	3247 A	Julia Koppke REGENBOGEN – für eine neue Linke	3260 A
Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke	3247 B	Krista Sager, Zweite Bürgermeisterin	3260 C
Eugen Wagner, Senator	3247 C, 3248 C	Beschluß	3262 A
Michael Fuchs CDU	3248 A		
Große Anfrage der GAL:		Antrag der Fraktion der CDU:	
Kosten der Hamburger Drogenpolitik		Ostumgehung Bergedorfs	
– Drs 16/3225 –	3249 B	– Drs 16/3648 –	3262 A
Peter Zamory GAL	3249 B, 3252 C	Bernd Reinert CDU	3262 A
Dr. Martin Schäfer SPD	3250 C	Michael Dose SPD	3262 C
Wolfgang Beuß CDU	3251 B	Dr. Martin Schmidt GAL	3263 B
Lutz Jobs REGENBOGEN – für eine neue Linke	3252 A	Lutz Jobs REGENBOGEN – für eine neue Linke	3263 B
Karin Roth, Senatorin	3253 A	Beschluß	3263 D
Beschluß	3253 D	Antrag der Fraktion der GAL:	
Antrag der Gruppe REGENBOGEN – für eine neue Linke:		Europaweiter autofreier Tag am	
Verkehrsplanung für die Anwohner/innen:		22. September 2000 für Umwelt und	
Reduzierung krank machenden		Bewegung	
Verkehrslärms		– Drs 16/3713 (Neufassung) –	3263 D
– Drs 16/3714 –	3254 A	Dr. Hans-Peter de Lorent GAL	3263 D
Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke	3254 A, 3257 C	Barbara Duden SPD	3265 C
Rolf Polle SPD	3254 D	Hartmut Engels CDU	3266 B
Bernd Reinert CDU	3255 D	Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke	3267 C
Dr. Martin Schmidt GAL	3256 C	Beschluß	3268 A
Beschluß	3257 D	Bericht des Jugend- und Sportausschusses:	
Große Anfrage der Fraktion der SPD:		Kindertagesbetreuung 2000	
Erweiterung des Studienspektrums im		– Drs 16/3673 –	3268 A
Bereich Gesundheit und Pflege an den		Thomas Böwer SPD	3268 B
Hamburger Hochschulen		Rolf Harlinghausen CDU	3269 B
– Drs 16/3405 –	3257 D	Sonja Deuter GAL	3270 B, 3272 A
Helgrit Fischer-Menzel SPD	3258 A, 3261 D	Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke	3271 C, 3272 C
Sybill Buitrón Lübcke CDU	3258 D	Beschluß	3272 C
Peter Zamory GAL	3259 C		

A **Beginn: 15.02 Uhr**

Präsidentin Ute Pape: Meine Damen und Herren. Die Sitzung ist eröffnet.

Im Einvernehmen mit dem Ältestenrat wurde die Tagesordnung um einen Punkt 3a ergänzt, ein dringlicher Senatsantrag, der Ihnen inzwischen zugegangen ist.

In Abänderung der Empfehlung des Ältestenrats haben sich die Fraktionen auf eine Änderung der Debattenreihenfolge verständigt. Punkt 20 wird erst am Donnerstag und dafür Punkt 8 bereits am Mittwoch debattiert; zu Punkt 19 wurde die für Donnerstag angemeldete Debatte zurückgezogen.

Wir kommen jetzt zur

Aktuellen Stunde

Dazu sind drei Themen angemeldet worden, und zwar von der CDU-Fraktion

Verliert Hamburg seine Bedeutung als Metropole?
von der GAL-Fraktion

HVV ins Umland

sowie von der SPD-Fraktion

Hunde in der Großstadt

Zunächst rufe ich das von der CDU angemeldete Thema auf und frage, wer das Wort wünscht. – Das Wort hat Herr Ehlers.

B **Karl-Heinz Ehlers** CDU: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Die Antwort auf die Frage „Droht Hamburg seine Metropolfunktion zu verlieren?“ ist nicht klar mit Ja oder Nein zu beantworten, aber die Gefahr besteht, daß dieses geschieht. Bisher gab es Alarmsignale aus einzelnen Bereichen der Wirtschaft, zum Beispiel Filmwirtschaft, Arbeitsplatzabbau im Bereich der Versicherungen, HEW, Phoenix.

Die Handelskammer hat nun ein Papier vorgelegt, das die Gesamtübersicht auf die Metropolfunktion eröffnet und anhand von ausgewählten Standortfaktoren zu einer Gesamtbewertung in Hamburg beiträgt. Das Ergebnis ist, daß Hamburg bei der Mehrzahl der untersuchten Merkmale teils deutliche Schwächen aufweist. Ich will mich in einigen Bereichen diesen Schwächen widmen, da vor allen Dingen das Image, das Hamburg durch diese Schwächen erleidet, ein wesentlicher Faktor für die Beurteilung dieser Stadt ist.

Einige Indikatoren der Schwächen: Bei der Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen – das ist die wichtigste Kennziffer für die wirtschaftliche Leistung einer Region – steht Hamburg hinter Berlin, München und Frankfurt an vierter Stelle. Auch in der Produktivität, also in der Bruttowertschöpfung bezogen auf die Zahl der Erwerbstätigen, ist Hamburg nur Dritter. Im Wirtschaftswachstum nimmt Hamburg Platz drei ein. Bei einem Vergleich mit allen Bundesländern in einem längerfristigen Betrachtungszeitraum von 1970 bis 1998 betrug das durchschnittliche Wachstum in Westdeutschland 87,3 Prozent, in Bayern 127 Prozent, in Hamburg 59,4 Prozent, in Bremen 53 Prozent, also ein fast negativer Spitzenplatz für diese Stadt.

(Vizepräsidentin Sonja Deuter übernimmt den Vorsitz)

Bezogen auf die Jahre seit 1990 muß man feststellen, daß Hamburg nicht in dem Umfang, wie wir uns das alle gewünscht hätten, die Chancen, die sich aus der deutschen Einheit und dem Zusammenwachsen Europas ergeben haben, genutzt hat. Das hätten wir dringend gebrauchen können.

Im Zentralitätsvergleich, den die Handelskammer angestellt hat, hat Hamburg von 42 untersuchten Merkmalen einen Spitzenplatz nur in sechs Bereichen, und zwar in den eher unwichtigen Bereichen, nämlich den Beschäftigtenzahlen bei Handel und Verkehr

(Barbara Duden SPD: Die sind doch nicht unwichtig!)

und den Beschäftigtenzahlen mit Berufsausbildung – das ist ein wichtiges Kriterium. Hamburg hat gleichzeitig aber einen negativen Platz bei den Beschäftigtenzahlen der hochqualifizierten Menschen. Das ist hochgefährlich, da die Menschen zwar möglicherweise eine Ausbildung in Hamburg machen, sie dann aber keine Anschlussjobs haben.

(Jürgen Schmidt SPD: Nehmen Sie doch die 99 Prozent noch dazu!)

Vorne ist Hamburg bei den Besuchern der Staatstheater und der privaten Theater – da sind wir schon bei vier von sechs Bereichen – und – das halte ich allerdings für wichtig – beim Sitz der 500 größten Unternehmen in der Bundesrepublik. Das ist aus meiner Sicht ein deutlich höher zu bewertendes Kriterium als das, was die Kammer auch angeführt hat, nämlich zu fragen, wie viele Unternehmen mit DAX-Notierungen wir in Hamburg haben; da haben wir überhaupt keines. Aber mir ist wichtiger, möglichst viele von den 500 zu haben als eines von den 30 DAX-Unternehmen.

Das bedeutet aber auf der anderen Seite, daß wir keine bedeutenden Technologieunternehmen in Hamburg haben. Stuttgart wird identifiziert mit „Technologiestandort“, Frankfurt wird identifiziert mit „Finanzstandort“, Hamburg wird mit nichts identifiziert.

(Michael Dose SPD: Was ist mit der Luftfahrt?)

Hamburg ist bezeichnenderweise auf dem letzten Platz, was die Zahl der Patente angeht.

Meine Damen und Herren! Die Orientierung geht in Zukunft in Deutschland nach Berlin. Ich halte es für wichtig, daß Hamburg seine Metropolfunktion dadurch, daß es diese Verbindung nach Berlin hat – wir sind ja jetzt näher an der Hauptstadt als vorher –, nutzt; die Wirtschaft tut es. Martin Willich hat in der letzten Woche dazu etwas gesagt. Diese Vorteile werden aus meiner Sicht nicht genutzt. Herr Senator, Sie hätten zum Beispiel deutlicher das Signal von Herrn Koch an einer Beteiligung Hamburgs am Transrapid aufnehmen müssen als durch die Entsendung eines mittelprächtigen Beamten zu einer solchen Zusammenkunft.

(Beifall bei der CDU – Glocke)

Vizepräsidentin Sonja Deuter (unterbrechend): Herr Ehlers, Ihre Redezeit ist abgelaufen.

Karl-Heinz Ehlers (fortfahrend): Dann werde ich mich nachher noch einmal melden, weil dieses Thema zu wichtig ist.

(Beifall bei der CDU – Dr. Martin Schmidt GAL: Das Thema kann ja wichtig sein, aber nicht der Redebeitrag von Herrn Ehlers!)

A **Vizepräsidentin Sonja Deuter:** Das Wort hat Herr Professor Dr. Hajen.

Dr. Leonhard Hajen SPD: Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Studie der Handelskammer attestiert lediglich Mittelmaß für Hamburg. Der CDU fehlt in dieser Woche offensichtlich die Zeit zum Nachdenken. Deswegen will ich auf sie auch nicht weiter eingehen, sondern mich unmittelbar mit der Studie der Handelskammer auseinandersetzen.

Die Studie ist leider nicht Mittelmaß, sondern überwiegend schlecht. Ich will das an vier Punkten begründen, aber den ersten und wichtigsten Satz aus dieser Studie zitieren. Er sollte fett gedruckt werden – ich zitiere –:

„Die Metropolregion Hamburg ist attraktiver Kristallisationskern im Norden Deutschlands mit nationaler und internationaler Ausstrahlung.“

Unterschriften Schües, Präses der Handelskammer, und Schmidt-Trenz, Hauptgeschäftsführer der Handelskammer.

(Beifall bei der SPD und vereinzelt bei der GAL)

Dann folgen sehr schöne Grafiken, zu denen man der Kammer nur Komplimente machen kann, wie gut sie Broschüren gestaltet, aber es kommen schlechte Argumente.

Erstens: Hamburg hat den mit Abstand größten Beschäftigungszuwachs im Bereich sonstiger Dienstleistungen, Medien und Werbung. Hamburg ist unter anderem durch den Hafen Außenhandelsmetropole. Das wird in der Studie schlicht nicht behandelt, es kommt nicht vor. Bedeutung wird an der Qualität der Autobahnen und der Zahl der Konzernzentralen gemessen. Das ist, zugegeben, nicht unwichtig, aber angesichts von Datenautobahnen und der Bedeutung von Klein- und Mittelbetrieben für das Wachstum in dieser Stadt und in anderen Metropolregionen ist es schlicht eine schlechte Analyse, weil sie nicht auf diese Faktoren eingeht, die die „Ökonomie der Aufmerksamkeit“ heute prägt.

(Beifall bei Uwe Grund und Walter Zuckerer, beide SPD)

Zweitens: Der Bericht entdeckt das Kriterium der räumlichen Zentralität als Wettbewerbsfaktor zwischen den Regionen. Dabei liegt Frankfurt wegen seiner Lage in der Mitte Deutschlands und wegen seines Flughafens an der Spitze. Die Reisezeiten, sagt die Studie, zu deutschen und europäischen Städten sind die kürzesten. Donnerwetter, kann man da nur sagen, darauf wäre man auch nach langem Nachdenken und zeitaufwendigem Ausprobieren nicht gekommen. Die Zentralität in der Mitte Deutschlands verursacht das in der Tat.

Aber eine Analyse der ökonomischen Bedeutung von Wettbewerbsfaktoren und was sie beeinflussen, fehlt, denn dann hätte man sich damit auseinandersetzen müssen, daß im Hinblick auf die Zentralitätsfaktoren München die schlechtesten Werte hat, aber mit Abstand die besten Werte bei der Bruttowertschöpfung und der Kaufkraft. Also sind es wohl andere Faktoren, die den Wettbewerb zwischen den Faktoren bestimmen. Herr Ehlers hat das schon angesprochen, aber keine Schlußfolgerungen daraus gezogen. Es ist der Technologiegehalt der Produkte oder der Forschungsanteil am Umsatz der Unternehmen. Sie sind Faktoren, die die Innovationskraft erklären und abbilden, aber diese Fragen werden in der Studie der Handelskammer gar nicht erst gestellt. Sie wären es aber wert gewesen, untersucht zu werden, weil dann nämlich auch Teil der Ana-

lyse die Defizite der Hamburger Unternehmen hätten sein müssen. Die Betriebe bestimmen immer noch Bruttowertschöpfung und Produktivität. In einem weit geringeren Maße sind die Rahmenbedingungen durch Bürgerschaft und Senat gestaltbar.

Drittens: Der Kammerbericht stellt fest, daß Hamburg im Vergleich zu anderen Stadtregionen den niedrigsten Akademikeranteil hat. Auch das hat Herr Ehlers bemerkt, aber nichts daraus geschlossen. In der Studie steht zumindest, daß das nicht am Angebot der Arbeitskräfte liegt, sondern daran, daß die Unternehmen sie nicht nachfragen.

Haben denn die Hamburger Unternehmen Strukturen geschaffen, die sie wirklich fit für die Zukunft machen? Hier hüllt sich sowohl die Kammer als auch die Studie in Schweigen. Nicht alles, was wünschenswert ist, zum Beispiel eine Infrastruktur wie der Transrapid, kann auch bezahlt werden; so lapidar muß man das feststellen. Aber die Kammer macht es sich schlicht zu einfach, wenn sie mit Verweis auf fehlende Straßen oder eine bessere Infrastruktur den Königsweg zu Wettbewerbsvorteilen im Kampf der Metropolen sieht.

(Präsidentin Ute Pape übernimmt den Vorsitz)

Der wesentliche Nachteil dieser Studie ist, daß die Kammer nur vor der Rathaustür feigt und nicht fragt, was sie denn selbst tun kann, um als Vertretung der Wirtschaft mit ihren Mitgliedsorganisationen im Wettbewerb der Metropolen zu mehr Innovationskraft beizutragen, und das ist schade.

(Beifall bei der SPD und der GAL)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Frau Möller.

Antje Möller GAL: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Herr Hajen, wenn es wenigstens so wäre, daß die Kammer vor ihrer eigenen Tür feigen würde; nicht einmal das tut sie.

(Rolf Kruse CDU: Das hat er auch nicht behauptet!)

Zum Glück hat sie auch nicht die Definitionsmacht über das, was eigentlich eine Metropole und Metropolfunktion ausmacht.

Die Auseinandersetzung mit dem vorgelegten Bericht der Handelskammer finde ich gar nicht richtig spannend, ich hatte allerdings ein bißchen Freude am theoretischen Ansatz. Auch ich hatte das Vergnügen, mich einmal mit den Grundlagen von Stadt- und Regionalplanung beschäftigen zu dürfen. Die Theorie der zentralen Orte der Herren Christaller und Lösch, was sich sozusagen historisch daraus ableiten und erklären läßt, ist spannend ohne Ende. Aber daß man Zentralitätsmerkmale gleichgewichtig nebeneinander setzt – Herr Ehlers, das haben Sie auch gemacht, indem Sie sagen, lediglich sechs von 42 Kriterien ...

(Karl-Heinz Ehlers CDU: Und noch nicht einmal die wichtigsten, habe ich gesagt; also habe ich bewertet!)

– Noch nicht einmal die wichtigsten, aber sehr mühsam an den Haaren herbeigezogen, so einfach geht das nicht.

Auch wenn das für eine Vertreterin der GAL-Fraktion an dieser Stelle ungewöhnlich zu formulieren ist: Es steht mittendrin der kleine Satz, daß leider das spezifische Gewicht des Hafens, die Rolle im Ostseeraum insgesamt, nicht bewertet worden ist, weil sie nicht in den Katalog der Zentralitätsmerkmale paßte. Wie unangenehm, aber wie relativ ist dadurch auch die Gesamtaussage dieser Studie.

C

D

(Antje Möller GAL)

A (Beifall bei der GAL und der SPD)

Viel entscheidender als das Abarbeiten der einzelnen Kriterien, obwohl ich das auch getan habe – ich habe auch vier Beispiele, andere als Herr Hajen, vielleicht führe ich sie gleich noch an –, finde ich das, was durch die Aussagen in dieser Studie in die Stadt transportiert wird.

Wir haben schon einmal darüber geredet, wie wichtig die Stimmung in dieser Stadt für wirtschaftspolitische Überlegungen, für Ansiedlungen, für Umstrukturierungen, für Erweiterungen et cetera, für die Lust am Investieren in Hamburg ist, und hier zerredet die Handelskammer ihren eigenen Standort.

(Beifall bei der GAL und der SPD)

Die Handelskammer nimmt mal wieder ein allgemeines politisches Mandat gegen Rotgrün wahr, anstatt den eigenen Standort mit aufzubauen und die Politik in Hamburg zu unterstützen, unabhängig von inhaltlichen Differenzen. Wir können immer wieder über Transrapid reden, wir können auch immer wieder über eine Straße hier oder über die Vision von Herrn Schües an Silvester eines kreuzungsfreien Ringes 3 – oder wie viele sollten es im Jahr 2030 in Hamburg sein – reden. Da kreist der Verkehr dann immer drumherum, und in der Stadt kommt gar nichts mehr an. Darüber können wir gerne reden, aber wir wollen den Standort nicht kaputtreden.

(Barbara Duden SPD: Nee, woll'n wir nicht!)

Ich bringe meine vier Punkte noch, weil ich vor allem einen Aspekt interessant finde. Unter der Überschrift „Veränderung der Bruttowertschöpfung“ stellt die Studie vor allem die Ballungsräume Frankfurt, Stuttgart, München, Köln, Bonn und Berlin gegenüber. In den Jahren 1980 bis 1992 waren Frankfurt, Stuttgart und München prozentual in der Veränderung besser als Hamburg, in den Jahren 1992 bis 1996 ist lediglich München besser. Fazit der Handelskammer: Hamburg hat sein Ziel nicht erreicht. Solche „Bewertungen“ können wir gebrauchen! Sie sind für nichts hilfreich außer der Bestätigung der eigenen Vorurteile, die die Handelskammer immer hat.

(Beifall bei der GAL und der SPD)

Die Zahl der Patentanmeldungen ist der Handelskammer wichtig. Kreativität und Erfindergeist einer Stadt kann man tatsächlich durch so etwas ausdrücken, aber doch nicht durch die Zahl, sondern durch die Inhalte der Anmeldungen, und über die Inhalte wird nichts gesagt. Es wird eine Zahl abgearbeitet, und das hilft nicht einen Schritt weiter.

(Beifall bei der GAL und der SPD)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Herr Hackbusch.

Norbert Hackbusch REGENBOGEN – für eine neue Linke: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Das Thema, mit dem wir uns heute beschäftigen wollen, hat zwei Seiten, mit denen wir uns beschäftigen sollten. Die eine Seite ist die ernsthafte Diskussion darüber, was gut für diese Metropole ist, und die zweite ist schon richtig angefangen worden, nämlich die Diskussion über die Handelskammer und ihre Institutionen, was sie in den letzten Monaten und Jahren gemacht hat.

Zu allen Anregungen, die die Handelskammer schon weit verbreitet hat und die die CDU wieder so gerne hier in die Bürgerschaft einbringt, scheint es mir wichtig zu sein, auf einen Vortrag von Saskia Sassen hinzuweisen, der letzte

Woche auf Einladung des Senats stattgefunden hat. Diese C
anerkannte Spezialistin für Metropolen in dieser Welt hat aufgezeigt, wie man in der Lage ist, in dieser Konkurrenz eine Metropole zu einem lebendigen Faktor zu machen.

Ich möchte zwei Sachen, auf die sie hingewiesen hat, noch einmal deutlich unterstreichen. Sie hat gesagt – das finden wir in dieser Stadt auch wieder, die Handelskammer kommt gar nicht auf die Idee, sich so etwas anzugucken –, daß wir ein Klima von anarchischen, unruhigen, aufgeregten, ein bißchen vergammelten Stadtteilen brauchen, um in der Lage zu sein, uns den Aufgaben der Zukunft wirklich widmen zu können – eigentlich eine merkwürdige Aussage. Aber wenn man sich das genau anguckt, merkt man, daß so etwas wie das Schanzenviertel in der Lage ist, gerade in den neuen Medien kleine Unternehmen zu präsentieren, daß dort wirklich die Innovation und die neue frische Kraft sitzt, die in der Lage ist, in dieser Welt aktiv auftreten zu können, und so sollte man gerade auf solche Stimmen hören und achten. Die Handelskammer scheint zu so etwas nicht in der Lage zu sein, sondern bekämpft solche Ansätze. Das paßt nicht in ihr merkwürdiges Imagebild, die Wissenschaft will sie an diesem Punkt nicht hören.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke und bei der GAL)

Zweitens hat uns Frau Sassen gesagt, daß die Städte viel D
kräftiger seien. Sie müssen sich diesen internationalen Unternehmen und Konzernen nicht immer unterwerfen, sondern können durchaus Forderungen stellen. Sie hat als Beispiel Boston genannt, wo man in der Lage war, einen dort ansässigen Betrieb aufzufordern und auch zu erreichen, daß er sozialen Wohnungsbau mit finanziert. Das ist auch eine wichtige Anregung für diese Stadt, ein Moment, über das die Handelskammer überhaupt nicht nachdenkt. Die wichtigen international renommierten Professoren will sie auch dazu nicht hören.

Wichtig ist natürlich auch, daß die Handelskammer in vielen anderen Sachen mittlerweile vollkommen aus dem Ruder läuft und ich nicht mehr akzeptieren kann, daß wir relativ kritiklos in dieser Bürgerschaft mit diesem Verein umgehen.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Sie fordert in den letzten Jahren immer wieder den Transrapid, daß er das Entscheidende und Wichtige sei, und leider kommt dieser Senat im wesentlichen dem auch noch nach; das ist eine absolute Fehlorientierung. Die Bahnverbindung von Hamburg nach Berlin ist deshalb so katastrophal, weil man sich nur auf diesen Transrapid konzentriert, sich nichts anderes mehr anguckt und von daher auch nicht mehr in der Lage ist, die Aussagen des Bahn-Chefs, daß die Verbindung nach Berlin genauso schnell mit der normalen Bahn wie mit dem Transrapid laufen könnte, wahrzunehmen. Die Handelskammer ist ideologisch verblendet.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Die Handelskammer nennt auch nicht mehr die Ursachen der Hauptsubventionierung in Hamburg, jedes Jahr 500 Millionen DM für den Hafen. Natürlich streicht sie das genüßlich für ihre Klientel ein, sie diskutiert es nicht mehr kritisch, sie weiß gar nicht mehr, ob das eigentlich für diesen Bereich noch vernünftig ist. Gerade in diese Studie hätte das hineingepaßt.

Als letztes möchte ich in dem Zusammenhang noch die unsägliche Veranstaltung mit Bundeskanzler Kohl vor zwei Wochen erwähnen. Herr Schües, Präses der Handelskam-

(Norbert Hackbusch REGENBOGEN – für eine neue Linke)

A mer, hat gesagt, sie seien doch sehr kritisch gewesen. Er bekam extra in der „Welt“ die Möglichkeit, seine Meinung zu äußern. Er sagte, wir sind doch sehr kritisch gewesen, wir haben Kohl nicht eingeladen als Heiligen, sondern als denjenigen, der einmal eine wichtige Rolle gespielt hat; das ist die ganze Kritik. Verdammt noch mal, diese Handelskammer hat ebenfalls die Aufgabe, ihre Rolle und die Rolle der Unternehmen, die in diesen unsäglichen Spenden-skandal gegenwärtig verwickelt sind, kritisch zu hinterfragen.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke und bei Elisabeth Schilling SPD)

Es darf nicht so sein, um auch einmal die CDU zu verteidigen, daß nur die CDU am Pranger steht, sondern diejenigen, die praktisch diese Spendenpraxis initiieren, gehören auch mit in die Verantwortung. Dazu gehört auch eine selbstkritische Stimme der Handelskammer, und ich hoffe, daß Sie von der CDU diese auch einfordern.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke, bei der GAL und bei Elisabeth Schilling SPD)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Herr Senator Dr. Mirow.

Senator Dr. Thomas Mirow: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Die erste Frage, die sich mir stellt, ist, ob es im Prinzip vernünftig ist, daß die Handelskammer einen solchen Vergleich durchführt, sozusagen ein Benchmarking der Regionen macht. Darauf lautet meine Antwort eindeutig Ja, ich halte das für richtig, denn Regionen stehen zueinander in einem Wettbewerb wie Unternehmen auch. Deswegen ist es gut, sich über Stärken und Schwächen im klaren zu werden.

B Die zweite Frage lautet: Hat man das richtig gemacht, hat man die richtigen Kriterien herangezogen? Dies würde ich nur noch mit Einschränkungen bejahen. Abgesehen von dem, was Herr Hajen genannt hat, will ich versuchen, das an einem Punkt deutlich zu machen. Als ein Zentralitätsmerkmal wird die Einwohnerdichte genannt.

(Erster Bürgermeister Ortwin Runde: Ja, das ist überraschend!)

Es wird hingegen nicht die Beschäftigtenentwicklung genommen. Bei der Beschäftigtenentwicklung ist aber festzustellen, daß Hamburg im Vergleich zu den betrachteten Regionen mit einem Zuwachs von 12,7 Prozent im Zeitraum zwischen 1985 und 1995 am günstigsten abschneidet vor München mit 9,5 Prozent, vor Stuttgart mit 4,7 Prozent, vor Frankfurt mit 9,5 Prozent und vor Köln mit 5,2 Prozent. Das heißt, bei den Kriterien gibt es mindestens Diskussionsbedarf.

Die dritte Frage lautet: Ist die Art und Weise, wie es gemacht worden ist, richtig? Und da habe ich wiederum Zweifel, denn mir erschließt sich, offen gesagt, nicht der Sinn, warum ein solches Benchmarking, das eine unternehmensinterne Möglichkeit ist, sich Klarheit darüber zu verschaffen, wo man steht, in die schönen Sprachen Englisch, Chinesisch, Japanisch und Türkisch übersetzt wird, um möglichen Investoren in diesen großen Regionen deutlich zu machen, wie mittelmäßig Hamburg ist. Das finde ich nicht besonders klug.

(Beifall bei der SPD und der GAL – Erhard Pumm SPD: Das ist der neue Patriotismus!)

Die vierte Frage: Zieht man aus der Studie die richtigen C Schlußfolgerungen? Da liegt allerdings mein zentrales Problem. Auf Seite 18 der Studie sagt die Handelskammer:

„Die größten Chancen der Region Hamburg liegen in seiner überregional und international ausgerichteten Handels- und Verkehrsfunktion mit dem Seehafen als zentralem Lebensnerv.“

Das halte ich für falsch. Das ist ohne Zweifel ein sehr wichtiger Punkt, lieber Herr Hackbusch, aber daß das die zentrale Perspektive für die Stadt ist, kann man spätestens seit der Übersee-Club-Rede von Klaus von Dohnanyi im Herbst 1983 so nicht mehr sagen. Die seitdem eingetretene Entwicklung widerlegt diese These sehr klar.

Hamburgs Chancen liegen heute in der Breite dessen, was wir an Wertschöpfungsketten anzubieten haben, liegen sehr stark in Bereichen wie Medien, wie den unternehmensbezogenen Dienstleistungen und den technologieintensiven Industrien, und die müssen wir mindestens gleichberechtigt befördern und unterstützen.

Lassen Sie mich einen Punkt zum Schluß sagen. Ich habe mir vor einigen Tagen das Vergnügen gemacht, die Übersicht der Neuzugänge an die deutsche Börse im Jahre 1999 nach dem Standort der Unternehmen auszuwerten. Von den 50 dort aufgeführten Unternehmen, die in den regulären und in den Neuen Markt gegangen sind, stammen 24, also knapp die Hälfte, aus den Regionen Berlin, Hamburg, München und Köln/Düsseldorf. Die Zahl der Herkunftsorte ist: München zehn Unternehmen, sehr stark auch mit technologieintensiven Unternehmen, Hamburg sieben, Köln und Düsseldorf zusammen vier und Berlin drei. Das finde ich eine sehr beachtliche Entwicklung, die zeigt, daß wir in den Bereichen, in denen wir gegenwärtig D wirklich befördernd und unterstützend etwas tun können, eine Entwicklung bekommen, die bezogen auf die zukünftigen Möglichkeiten der Stadt durchaus vielversprechend erscheint.

Unter dem Strich: Ich finde es richtig, eine solche Vergleichsstudie anzufertigen, ich finde es sinnvoll, darüber zu diskutieren, ich halte es für falsch, das mit einem Odium zu tun, das haben wir nicht nötig, Hamburg ist so gut, es muß sich dem Vergleich nicht stellen. Aber wenn wir miteinander diskutieren, müssen wir auch diskutieren, ob wir die richtigen Punkte am Wickel haben, und wir sollten dabei immer bedenken, daß die Diskussion dazu dienen sollte, dem Standort zu nützen, und nicht, ihm zu schaden.

(Beifall bei der SPD und der GAL)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Herr Ehlers.

Karl-Heinz Ehlers CDU: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ich habe mir gedacht, daß die Diskussion genau so verläuft, wie sie verlaufen ist.

(Dr. Martin Schmidt GAL: Schlaues Bürschchen!)

– Na ja, lieber Herr Schmidt, was Sie von Wirtschaftspolitik verstehen, darüber wollen wir lieber nicht miteinander sprechen.

(Vereinzelter Beifall bei der CDU – Ah- und Oh-Rufe bei der GAL)

Mir scheint, Ihre Ideen von Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsverkehr sind eher ein Fall für die Kollegen Zamory und Petersen als für eine Debatte in diesem Parlament.

(Karl-Heinz Ehlers CDU)

A Jeder, der nicht in die Euphorie einstimmt, daß diese Stadt wahnsinnig gut sei, und jeder, der nur an irgendeiner Stelle sagt, daß man darüber nachdenken sollte, ob man nicht besser werden könnte, ist ein Nestbeschmutzer, ob er von der Kammer oder von der Opposition kommt. Machen Sie nur so weiter, dann werden Sie diesen Standort wirklich noch zerstören. Sie bezeichnen diejenigen als Nestbeschmutzer, die nicht Ihrer Meinung sind, anstatt sie zu unterstützen und sich mit ihren Argumenten – auch wenn in Teilen falsche Indikatoren gewählt sein mögen – auseinanderzusetzen.

Herr Hajen, Sie haben zum Beispiel gesagt: Die Hochschulabsolventen blieben nicht in der Stadt. Aber warum sie hier nicht bleiben, haben Sie nicht hinterfragt. Ihre Antwort dazu lautet: Sie bleiben nicht in dieser Stadt, weil die Unternehmen sie nicht nachfragen würden. Aber warum ist das so, Herr Hajen?

(Manfred Mahr GAL: So kennen wir Sie!)

Weil die Universität gemeinsam mit den Schulen in der Vergangenheit zielsicher arbeitslose Soziologen ausgebildet hat,

(Heiterkeit bei der SPD und der GAL)

die wir jetzt mit viel Geld zu arbeitslosen Politologen umqualifizieren.

(Manfred Mahr GAL: Herr Ehlers, was haben Sie denn für einen Beruf? – Unruhe im ganzen Hause – Glocke)

Wer an den Bedürfnissen der Wirtschaft so vorbei ausbildet, der verspielt die Zukunft dieser Stadt.

B Ein weiterer hausgemachter, der die Zukunftsfähigkeit Hamburgs als Metropole gewaltig in Frage stellende Aspekt ist: Die kurzen Verwaltungswege müßten eigentlich ein Vorteil sein. In Hamburg bedeuten kurze Verwaltungswege aber nicht, daß die Entscheidungswege kurz sind. Die kurzen Verwaltungswege – man kann beispielsweise vieles durch ein Ortsgespräch klären – stehen in keinem Verhältnis zu den Ergebnissen, die Sie erst nach langer Zeit von der Verwaltung erhalten. Das ist ein hausgemachtes Kriterium, das nach unserer Meinung, Herr Senator, verbessert werden könnte und von der Kammer zu Recht angemerkt wurde.

Ein anderes Beispiel: Hamburg besitzt einen unglaublich weichen und attraktiven Standortfaktor: „Hamburg, die Stadt am Wald und am Wasser“. Aus unserer Sicht könnte damit weltweit viel mehr geworben werden. Dies halten wir für das Verspielen eines Pfundes, mit dem diese Stadt wuchern könnte.

Daß andere Menschen versuchen, Herr Mahr, dieser Stadt ein neues Image zu geben – ob die Kampagne „Hamburg hat Pfeffer im Sack“ richtig ist oder nicht, ist eine andere Frage –, und diese Initiative nicht von der politischen Führung der Stadt ausgeht, ist bezeichnend. Alle, die sich darüber Gedanken machen, sind Nestbeschmutzer, wenn sie nicht der politischen Führung dieser Stadt angehören. Das kann nicht sein.

Ein letzter Punkt zur Verkehrspolitik in Hamburg. Ich bin der Meinung, daß wir über den Transrapid nicht nur unter dem Gesichtspunkt reden müssen, daß Hamburg näher an Berlin und umgekehrt rückt. Das ist zwar ein wichtiger Aspekt, aber ich halte die Überlegungen für abenteuerlich, mit einem Teil des Geldes, das in Deutschland offenbar nicht in die Strecke Hamburg–Berlin investiert werden soll, den

Transrapid in China zu fördern. Das ist eine abenteuerliche Vorstellung, weil der Riesenvorsprung der in Deutschland gewonnenen Technologie verspielt wird. Es ist auch eine abenteuerliche Vorstellung, daß der Transrapid künftig als Vorortbahn zur Anschließung von Flughäfen an die Innenstadt genutzt werden könnte. Das ist so, als wenn Sie einen Formel-1-Rennwagen konstruieren und dieser dann vom Hauptbahnhof zum ZOB genutzt würde. Das kann es doch wohl nicht sein. Das ist eine Verschwendung der Ressourcen.

(Barbara Duden SPD: Was hat denn das mit der Handelskammer zu tun?)

– Ich rede im Gegensatz zu Ihnen und Herrn Schmidt nicht über die Handelskammer, sondern ich rede über die Frage, ob Hamburg seine Metropolfunktion verspielt.

(Glocke)

Ich glaube, das ist – das sollten Sie einmal nachvollziehen, Frau Duden – ein wesentlicher Faktor.

(Beifall bei der CDU – Glocke)

Präsidentin Ute Pape (unterbrechend): Herr Ehlers, Ihre Redezeit ist abgelaufen.

Karl-Heinz Ehlers (fortfahrend): Ja, vielen Dank, Frau Präsidentin! Die Behauptung des Senats, kein Geld für zukunftsweisende Großprojekte zu haben, hat dann keinen Sinn, wenn wir die Fülle kleinerer und unsinniger Maßnahmen im Bereich der Wirtschaftspolitik betrachten, wofür offenbar Geld vorhanden ist. Sie alle wissen, wovon ich rede.

(Beifall bei der CDU)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Herr Professor Hajen.

Dr. Leonhard Hajen SPD: Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ach, Herr Ehlers, ich begreife es ja, denn ich bin ein lesender Volkswirt, so daß ich den Diskussionsstand kenne.

(Heino Vahldieck CDU: Sie sind doch Volkswirt! Sie müssen sich doch gar nicht angesprochen fühlen!)

Ein von Ihnen genannter Punkt, den Sie durch Selbstbespiegelung hätten selbst schnell klären könnten, provoziert mich. Es kommt heute bei einem Studium nicht in erster Linie darauf an, welches Fach studiert wurde, sondern daß man wissenschaftliches Arbeiten gelernt und besondere funktionale Fähigkeiten erworben hat. Sie sind doch auch ein ganz ordentlicher Unternehmer geworden, haben aber ein Studium als Lehrer.

(Beifall bei der SPD und der GAL)

Das ist durchaus ein Kompliment, Herr Ehlers. Sie müssen hier manchmal Ihre ideologische Brille ablegen. Wenn wir über die Zukunft dieser Stadt reden,

(Beifall bei der SPD)

haben wir alle einen Anspruch darauf, ernsthaft über Analysen zu reden.

(Karl-Heinz Ehlers CDU: Richtig!)

In der Studie der Handelskammer steht, daß das Angebot an Arbeitskräften vorhanden sei, sie aber von den Unternehmen nicht nachgefragt würden. Das sagt etwas über

(Dr. Leonhard Hajen SPD)

- A den Rückstand der Modernität der Produkte aus, die in Hamburg hergestellt werden. Sie erkennen das an jeder Kennziffer, an der hohen Produktivität in anderen Ballungsräumen und ihrer höheren Bruttowertschöpfung. Daran müssen in Hamburg nicht nur die Bürgerschaft und der Senat, sondern auch die Kammern und ihre Unternehmen arbeiten. Benchmarking ist ein sehr vernünftiger Prozeß, aber er kann niemals zu einem Erfolg führen, wenn er dafür benutzt wird, anderen vorzuhalten, was sie zu tun haben. Leistungsvergleiche und Benchmarking heißen in jedem Wirtschaftsunternehmen, daß zunächst das angepackt wird, was selbst gemacht werden kann.

(Beifall bei der SPD und der GAL)

Über diesen Prozeß müssen wir reden. Ich kann Ihnen versichern, daß wir Sozialdemokraten keinen Ehrgeiz haben, den Wettbewerb der Produzenten von guten Ideen zu gewinnen. Wenn wir Fehler gemacht haben, dann sind sie für uns Anlaß, daraus zu lernen und sie abzustellen. Das heißt für uns, für den Standort Hamburg zu kämpfen, aber nicht mit dem Finger auf andere zu zeigen, sondern gemeinsam zu überlegen, was getan werden kann. Das Bedauerliche ist, daß sich die Handelskammer in den vergangenen Wochen in der Bewegung geübt hat, mit dem Finger auf andere zu zeigen. Ich würde mir wünschen, daß damit Schluß ist und wir gemeinsam die Argumente austauschen, um zu vernünftigen Handlungen zu kommen.

(Beifall bei der SPD und der GAL)

Präsidentin Ute Pape: Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht.

Dann kommen wir zum nächsten, von der GAL angemeldeten Thema:

B

HVV ins Umland

Das Wort hat Herr Dr. Schmidt.

Dr. Martin Schmidt GAL: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Zunächst noch einen Satz zur vorigen Debatte.

Herr Ehlers, ich spreche Sie an.

(Karl-Heinz Ehlers CDU: Ich höre Sie!)

Sie haben auf meinen freundlich-ironischen Zwischenruf geglaubt, mich beleidigen zu können. Ich fordere Sie auf, sich dafür zu entschuldigen.

(Beifall bei der GAL und der SPD)

Der vor vielen Jahren gegründete HVV war für Hamburg ein großes Ereignis.

(Uwe Grund SPD: Das ist wahr!)

Der HVV war lange Zeit der größte Verkehrsverbund in Deutschland, er war das Vorbild für die Gründung vieler anderer Verkehrsverbände. Mittlerweile gibt es viele in Deutschland, die fast alle sehr viel größer sind als der HVV. Das ist die eine Entwicklung. Die andere Entwicklung ist, daß die Bevölkerung im Hamburger Umland seit der Gründung des HVV deutlich zugenommen hat und auch wohlhabender geworden ist. Der negative Aspekt dieser Entwicklung ist, daß prozentual sehr viel mehr Menschen als vor 30 Jahren täglich mit dem Auto nach Hamburg fahren als mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Unter dieser Entwicklung – man kann das besonders deutlich an den Zahlen der letzten Volkszählung ablesen, daß eine Abstimmung mit dem Gaspedal stattgefunden hat – leidet Hamburg.

Deswegen ist eine Ausweitung des HVV in doppelter Hinsicht notwendig. Erstens ist er organisatorisch notwendig, denn man muß endlich in den Städten von Schleswig-Holstein, Niedersachsen und möglicherweise in Mecklenburg-Vorpommern, aus denen täglich viele Menschen nach Hamburg fahren, eine HVV-Fahrkarte vor Einstieg in den Zug kaufen können. Zweitens müssen die Verkehrsverbindungen in das Umland schneller, besser, pünktlicher und zuverlässiger werden. Diese beiden Entwicklungen sind seit Jahren überfällig; es ist nicht gut, daß diese Ziele noch nicht erreicht wurden. Darüber haben wir vor vielen Jahren häufig debattiert. Weil es große Schwierigkeiten gab, wurden die Debatten in den letzten Jahren weniger. Eine der Schwierigkeiten ist, daß die Regionalisierung des Personennahverkehrs in Deutschland für eine Stadt wie Hamburg mit seinen direkten Landesgrenzen große Probleme aufgeworfen hat. Es mußte erst geklärt werden, wer was wofür zahlt. Das war schwierig. Gleichzeitig mußte der HVV neu gegründet werden. Nunmehr ist er nicht wie früher eine Vereinigung von meist staatlichen Firmen, sondern eine Vereinigung von politischen Organisationen, der Länder und Kreise.

Diese Neugründung wurde zunächst nicht optimistisch betrachtet, sondern sie hat zunächst nur dafür gesorgt, daß der Status quo erhalten blieb. Es ist aber längst an der Zeit, diesen Zustand zu verändern. Was die organisatorische Ausweitung anbelangt, gibt es Entwicklungen in beide Richtungen. Hamburg und seine Nachbarkreise verhandeln schon lange intensiv über diese Frage. Ich glaube, daß wir vor einer Ausweitung des HVV stehen. Vielleicht findet sie nicht in einem Schritt, aber in mehreren kleinen Schritten statt. Wir sind mitten in einer Diskussion über die Beschleunigung des Schienenverkehrs. Die S-Bahn-Betreiber haben vor kurzem eigene Ideen vorgelegt. Ich bezweifle ein wenig, ob das die einzigen guten sind, denn ich kann mir noch viele andere vorstellen. Jedenfalls ist es gut so, daß mittlerweile auch auf dieser Ebene ein neuer Wettbewerb stattfindet.

Weil die Notwendigkeit der Ausweitung und die Beschleunigung des HVV-Verkehrs ins Umland notwendig ist, wünschen wir, daß der Senat auf dieser Ebene weitergeht und die erforderlichen Arbeiten beschleunigt. Dann kann es bald einen HVV geben, der von Neumünster bis Lüneburg oder noch weiter ins Umland reicht. Hamburg würde dann außerordentlich davon profitieren, weil sehr viel mehr Menschen schnell nach Hamburg kommen könnten und somit weniger Autos hierher fahren würden. – Vielen Dank.

(Beifall bei der GAL und der SPD)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Frau Duden.

Barbara Duden SPD:* Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Auch für die SPD-Fraktion ist die Ausweitung des HVV ins Umland ein positives Zeichen. Verkehrsverbände sind nur dann zukunftsfähig, wenn sie sich nicht starr auf ihr eigentliches Gemeindegebiet beziehen. Das macht kaum einer der Verkehrsverbände in Deutschland. Die Entwicklung des HVV ist seit 35 Jahren das Richtige für die Qualität des ÖPNV in dieser Stadt.

Auch die Koalitionsvereinbarung spricht sich für eine Ausweitung des Hamburger Verkehrsverbundes aus. Untersuchungen haben ergeben, daß es für die Bewohner der „Kernstadt Hamburg“ – sozusagen im Bereich des U-Bahn-Netzes – ein gutes und attraktives Nahverkehrsangebot gibt, so daß sie es in großem Umfang auf allen ihren We-

C

D

(Barbara Duden SPD)

A gen zur Arbeit, in der Freizeit oder ins Wochenende nutzen können. Defizite bei der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs gibt es vor allen Dingen bei den Pendlern aus dem Hamburger Umland. Hier wägt mancher ab, ob er umsteigen und auf die S-Bahn warten soll. Womöglich muß auf einem zugigen Bahnsteig gewartet werden, und dann kommt die S-Bahn auch noch zu spät.

(Bernd Reinert CDU: Das Problem habe ich auch immer in Hamburg!)

– Ihre Ausreden höre ich mir nachher noch an, warum Sie nicht mit der S-Bahn hier herkommen.

Da fällt die Entscheidung leichter, daß man lieber mit dem Auto – vielleicht sogar den Stau in Kauf nimmt – zur Arbeit fährt. In diesen Bereichen muß die Qualität des ÖPNV verbessert werden. Die zur Zeit zur Diskussion stehende Erweiterung des S-Bahn-Angebots in die Region hinein ist vor allem auch deshalb eine richtige und wichtige Entscheidung, weil die umliegenden Länder begriffen haben, wie wichtig die Nahverkehrsentwicklung im engeren Umkreis von Hamburg ist, und deshalb auch bereit sind, einen wichtigen Beitrag zur finanziellen Entwicklung des Verkehrsverbundes zu leisten. Vor dem Hintergrund, daß wir vor einem Jahr noch darüber diskutiert haben, ob Schleswig-Holstein bereit sei, die U-Bahn nach Großhansdorf weiter zu finanzieren, ist dies eine insgesamt positive Entwicklung.

Die Ausweitung des S-Bahn-Angebotes wird durch eine neue Technik möglich, die es erlaubt, daß S-Bahn-Züge auf den mit Oberleitungen versehenen Trassen der Fernbahnen fahren können. Wenn diese technischen Probleme gelöst sind und die Finanzierung steht – das kostet circa 1,5 Millionen DM pro Zug –, kann man demnächst auch ohne Umsteigen von Buxtehude bis zum Jungfernstieg durchfahren. Die Strecke von elf Kilometern von Buxtehude nach Neugraben ist Bestandteil des zwischen Hamburg und dem Umland geschlossenen Regionalen Entwicklungskonzeptes. Wenn alles klappt – was die SPD-Fraktion sich natürlich wünscht –, dann können in zwei Jahren die ersten Pendler aus Buxtehude auf ihr Auto verzichten und ohne Umsteigen mit der S-Bahn nach Hamburg fahren. – Danke.

(Beifall bei der SPD und der GAL)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Herr Lafferenz.

Ulf Lafferenz CDU:* Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Aus Anlaß der geplanten Errichtung einer elf Kilometer langen Pilotstrecke von Neugraben nach Buxtehude haben HVV, S-Bahn und die Deutsche Bundesbahn AG strategische Überlegungen angestellt, auf welchen weiteren Strecken die Züge im Hamburger Umland mit der Zweisystemtechnik eingesetzt werden könnten. Sie haben aber gleichzeitig eingeräumt, daß es sich dabei um Zukunftsmusik handele.

Die CDU begrüßt diese Überlegungen ausdrücklich, stellen sie doch ein Szenario dar, dessen visionäre Kraft von großer Bedeutung für die weitere Entwicklung der Metropole Hamburg und der sie umgebenden Region sein kann. Circa 350 000 Pendler von und nach Hamburg sorgen täglich für ein Verkehrsaufkommen, das weitgehend von privaten Personenkraftwagen bestimmt wird. Eine Entlastung der verstopften Einfallstraßen ist ein Gebot der Vernunft; eine Verlagerung auf einen attraktiveren, umsteigearmen Schienenverkehr ist die plausibelste Lösung.

(Dr. Hans-Peter de Lorent GAL: Bravo!)

Es besteht aber leider kein Grund zur Euphorie.

Die Forderungen, das weitere Umland Hamburgs mit der S-Bahn zu erschließen, sind uralte. Wir warten schon jahrzehntelang auf die Elektrifizierung der Strecke nach Lübeck und auf die Einrichtung einer separaten S-Bahn-Strecke nach Ahrensburg, die wohl nie kommen wird. Es besteht die Forderung nach einem dritten Gleis auf der Strecke von Lüneburg nach Stelle und nach einer Verlängerung der S-Bahn-Strecke nach Stade. Selbst die Pilotstrecke von Neugraben nach Buxtehude wartet seit vielen Jahren auf ihre Realisierung, weil erstens das dafür benötigte Geld zur Expo nach Hannover floß und weil zweitens die Rentabilität von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen wegen eines zu geringen Verkehrsaufkommens angezweifelt wurde.

Die wesentliche Erleichterung für Hamburgs Verkehrsprobleme, nämlich die Vernetzung aller radialen Bahnlinien durch eine Ringbahn an Hamburgs Peripherie, wird vom HVV jedoch nicht einmal erwähnt, wahrscheinlich wurde daran nicht einmal gedacht. Nicht zuletzt ist neben dem Bahnangebot am Wohnort des Einpendlers auch das Bahnangebot am Zielort entscheidend. 80 Prozent der Berufstätigen, die innerhalb des Wallrings arbeiten, kommen heute bereits mit dem SPNV in die Hamburger City, da dort die Arbeitsstätten aufgrund des zentralen Bahnangebotes mit seinen zahlreichen Haltestellen auch ohne Auto gut erreichbar sind. Fast drei Viertel der hamburgischen Arbeitsplätze liegen jedoch außerhalb der City, mehr als ein Viertel davon sogar in der Nähe der Landesgrenze.

Der Zwang, bei Zielen in der äußeren Stadt meistens den Umweg durch die City nehmen und dort noch umsteigen zu müssen, bringt dem Verkehrsträger Bahn Zeitnachteile von bis zu einer Stunde pro Fahrt. Um diesen Mangel zu beheben, sind Querverbindungen wie Tangenten und Ringe im Bahnnetz nötig, um die Zubringerbahnen aus der Region mit den Arbeitsplätzen am Zielort zu vernetzen und damit attraktive Reisezeiten zu erreichen. Dieses könnte in erster Linie ein Bahnring leisten. Dadurch würde das Bahnnetz gegenüber dem Auto auch für den Verkehr zwischen den Randkreisen konkurrenzfähig.

Aber das jahrelange Nichtstun in Sachen Verkehrsentwicklung ist es nicht allein, was mich skeptisch bleiben läßt, daß es sich bei den neuesten Plänen zur Ausweitung des HVV ins Umland nicht um eine zukunftssträchtige Vision, sondern nur um bloße Gedankenspiele handelt.

Vor einiger Zeit bin ich von Einwohnern des Ortes Scheeßel im Landkreis Rotenburg an der Wümme darum gebeten worden, mich dafür einzusetzen, daß der an der Bahnstrecke Harburg–Buchholz–Tostedt–Bremen liegende Ort an das HVV-Netz angeschlossen wird. Mir klang diese Bitte sehr einleuchtend, doch ich mußte mich später von einem Vertreter des Landkreises dahin gehend belehren lassen, daß dies eine Sache des Landkreises sei, für welche Strecken er den ÖPNV bestelle und wieviel er dafür bezahlen wolle. In erster Linie ginge es ihm um die Verkehrsverbindung innerhalb der Kreise und nicht um die Unterstützung des Pendlerverkehrs.

Bei einer möglichen Neuorganisation des ÖPNV muß deshalb der öffentliche Schienenpersonennahverkehr zukünftig in der Zuständigkeit der Länder liegen. Die Aufgabe Öffentlicher Schienenpersonennahverkehr kann in den Flächenländern Niedersachsen und Schleswig-Holstein organisatorisch und finanziell weder von einer kommunalen Gebietskörperschaft allein noch in Zusammenarbeit meh-

(Ulf Lafferenz CDU)

- A rerer gelöst werden. Der SPNV weist nämlich regelmäßig kreis- und regionenübergreifende Verflechtungen auf. Darüber hinaus ist absehbar, daß die vom Bund seit 1996 bereitgestellten Finanzbeträge weder für die Aufrechterhaltung des SPNV, geschweige denn für einen verbesserten Gesamt-ÖPNV reichen werden.

Wenn wir den HVV für das hamburgische Umland verfügbar machen wollen, müssen wir uns um die Erschließung der nötigen Geldquellen bemühen.

(Glocke)

– Ich komme zum Schluß.

(Barbara Duden SPD: Was heißt denn hier wir? Alle!)

– Wir alle.

Das begeisterte Leuchten in den Augen reicht dazu nicht aus. – Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Frau Sudmann.

Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke: Guten Tag, meine Damen und Herren! Ich habe nicht verstanden, welche Begeisterung in den Augen von Herrn Lafferenz leuchtet. Das wird er mir später bestimmt noch erzählen.

Leuchtende Augen sollten wir bei jeder Maßnahme bekommen, die dazu beiträgt, daß der motorisierte Individualverkehr – MIV genannt – auf Bus und Bahn verlagert wird. Die Ausweitung des HVV-Bereichs wäre dazu ein guter Schritt.

B

Herr Wagner, wir möchten Ihnen gern für Ihre Verhandlungen einige Kriterien mit auf den Weg geben, die erfüllt werden sollten.

(Rolf Kruse CDU: Vor allem die Kasse!)

– Die Kasse soll er auch füllen, aber vielleicht könnte man dadurch Geld sparen, wenn der ÖPNV oder laut Herrn Lafferenz der SPNV gefördert wird.

Ein wichtiges Kriterium ist – egal, was im Umland passiert und welche Maßnahme ergriffen wird –, daß das Ergebnis dazu führen muß, daß das Reisen insgesamt attraktiver wird, das heißt, daß die Reisezeit für mich als Bahn- oder Busnutzerin nicht länger werden darf. Deswegen wird hier auch die Frage zu klären sein, ob es sinnvoll wäre, die S-Bahn einzusetzen, weil diese bisher nicht die erforderlichen Geschwindigkeiten erzielen konnte, oder ob die neue S-Bahn-Serie in der Lage ist, diese umzusetzen. Egal wie, im Ergebnis muß erreicht werden, daß die Reisezeit kürzer wird.

Es muß auch erreicht werden, daß das Reisen komfortabler wird und das Umsteigen, wenn irgend möglich, entfällt. Vielleicht wird Herr Wagner bei den Verhandlungen hier gute Resultate erzielen können. Wenn nicht, Herr Wagner, hätten Sie ein wenig Kritik verdient, die Sie sonst selten erhalten.

Auf jeden Fall muß es Taktverkehre geben, die es bisher nicht gibt, aber unter dem Stichwort „Citybahn“ diskutiert wurden. Ein attraktiver Verkehr aus dem Umland kann nur dann attraktiv sein, wenn eine Bahn im 15-Minuten-, 20-Minuten- oder vielleicht sogar im Zehn-Minuten-Takt und nicht zu krummen Zeiten fährt.

Es gibt viele Punkte, die erreicht werden müssen. Herr Schmidt hat es schon gesagt: Es muß ein Tarif abgeschlossen, ein vernünftiger Takt geschaffen und ein übersichtlicher Plan erstellt werden, und außerdem sollten schöne, moderne Züge fahren. Dann kommen wir relativ weit. Als Beispiel für eine kurze Reisezeit halte ich heute an eine kurze Redezeit, und hoffe, daß wir hier zu einem guten Ende kommen werden.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Herr Senator Wagner.

Senator Eugen Wagner: Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Was den HVV angeht, können wir diesen mit der Überschrift versehen: Er ist eine einzige Erfolgsstory!

(Susanne Uhl REGENBOGEN – für eine neue Linke: Uih! – Bernd Reinert CDU: Das ist dann auch wirklich Ihre einzige!)

Wenn ich mir überlege, daß der HVV in den letzten zehn Jahren circa 15 bis 16 Prozent mehr Fahrgäste zu verzeichnen hatte, so ist das ein Zuwachs, der sich sehen lassen kann und der zeigt, daß wir mit unserer Verkehrspolitik den richtigen Weg beschreiten.

(Beifall bei der SPD)

Diese Zahlen müssen von den anderen Verkehrsverbänden in Deutschland erst einmal erreicht werden. Wir sind gut, und das bedarf der entsprechenden Würdigung.

Nachdem wir festgestellt haben, daß wir in bezug auf das jetzige Einzugsgebiet des HVV ein sehr vernünftiges Angebot gemacht haben und dieses von den Kunden des HVV angenommen wird, liegt es auf der Hand, zu überlegen, inwieweit wir das Einzugsgebiet des HVV vergrößern können. In der Presse stand, daß wir beispielsweise Untersuchungen für eine S-Bahn nach Stade in Auftrag gegeben hätten. Dieser Einsatz der S-Bahn ist vor allen Dingen auch ein technisches und ein organisatorisches Problem. Es ist aber natürlich auch – das will ich nicht verschweigen – ein finanzielles Problem.

Hier wurde gesagt, daß wir uns gemeinsam um die Erschließung von Finanzierungsquellen bemühen müssen. Ich unterstelle dabei, daß jede der Gebietskörperschaften, die eine solche Verbindung wünscht, auch in der Lage ist, seinen Anteil an Kosten – sprich Subventionen – zu leisten.

Vielleicht erinnern Sie sich daran, als es vor einigen Jahren um die Veränderung der gesetzlichen Grundlagen in bezug auf den ÖPNV ging. Es war die damalige Bundesregierung, die mittels einer Grundgesetzänderung festgelegt hat, daß der ÖPNV zur Daseinsvorsorge der Kommunen gehört. Das bedeutet, daß sich diejenigen, die sich dafür entschieden haben, darüber im klaren waren, daß das Geld kostet.

Seitdem wir den HVV neu strukturiert haben, stehen die Türen für jeden weit offen, der diesen guten Service für sich in Anspruch nehmen möchte. Aber es ist keineswegs so, daß wir nur darauf warten, daß das Tarifgebiet erweitert wird. Sondern auch wir haben in Form von Vorleistungen – wenn ich an die Verlängerung der U 1 nach Norderstedt denke – schon einiges getan.

Ich begrüße es, wenn Sie als Bürgerschaftsabgeordnete mit den Kreisen, Anrainern und deren Anschlußkreisen reden und sie auffordern, in den HVV mit einzusteigen. Bitte

C

D

(Senator Eugen Wagner)

A vergessen Sie nicht, daß dazu auch der finanzielle Background gehört.

Von den 118 000 Berufspendlern aus den vier nördlichen Randkreisen, die nach Hamburg kommen, wohnen circa 87 000 Menschen im Bereich des HVV, rund 31 000 Menschen außerhalb seines Einzugsgebiets. Daran können Sie erkennen, daß es sich lohnen würde, den Bedarf zufriedenzustellen. Daß die Benutzung des ÖPNV auch Entlastung auf anderen Verkehrswegen bedeutet, liegt auf der Hand und kann, wenn sie eintritt, nur von jedem begrüßt werden. Das habe ich hier auch nicht anders verstanden.

Nichtsdestotrotz müssen wir auch in diesem Falle überzeugen, daß wir als Metropole einen sehr guten Service haben. Dieses geschieht, wenn wir das Angebot, das selbstverständlich verbesserungswürdig und anpassungsbedürftig ist, tagtäglich bieten. Das kann jeder in Anspruch nehmen, der zum Beispiel im jetzigen Tarifeinzugsgebiet wohnt und lebt. Wir müssen aber darauf hinweisen, daß die Medaille in diesem Falle auch zwei Seiten hat.

Ich freue mich, daß wir endlich so weit sind, daß wir zu Gesprächen kommen, zum Beispiel mit Schleswig-Holstein. Ich freue mich ganz besonders, daß wir in der schleswig-holsteinischen Landesregierung einen fruchtbaren, angenehmen und kreativen Partner haben – das gleiche gilt für die Anrainerlandkreise –, um hier zu einem vernünftigen und guten Ergebnis zu kommen.

Meine Damen und Herren, drücken Sie uns die Daumen. Es gehört auch ein bißchen dazu, daß man die Erweiterung des HVV ins Umland will. Es ist eine Frage der Finanzierung, des Willens und natürlich auch der verkehrlichen Vernunft. – Danke schön.

B (Beifall bei der SPD und der GAL – Dr. Holger Christier SPD: Und des Wahlergebnisses!)

Präsidentin Ute Pape: Wird zu diesem Tagesordnungspunkt noch das Wort gewünscht? – Nein.

Dann kommen wir zum letzten Thema. Die SPD-Fraktion hat hierzu angemeldet:

Hunde in der Großstadt

Wer wünscht das Wort? – Das Wort hat Frau Walther.

Carmen Walther SPD: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Im Mai letzten Jahres stand ich hier schon einmal. Auch damals ging es um das Thema „Hunde in der Großstadt“. Es wurde gesagt, das Thema sei nicht wichtig, und es wurde gefragt, warum wir uns damit beschäftigen und dazu einen Antrag stellen. Die letzten Wochen haben uns sehr wohl gezeigt, daß wir dieses Thema ernst zu nehmen haben. Deswegen komme ich noch einmal auf unseren Antrag zu sprechen.

Wir sind schon damals auf Übergriffe von gefährlichen Hunden auf Menschen eingegangen. Unsere Forderung war, dies in unserer Hundeverordnung zu konkretisieren, damit wir in Zukunft schneller Haltungsverbote und ähnliches aussprechen können. In der Zeitung stand oft nur die Forderung nach Leinenzwang, die auch in der Hundeverordnung steht, sowie nach Freiflächen, von denen ich jetzt – beispielsweise in Bergedorf und Hamburg-Nord – schon einige entdeckt habe; in weiteren Stadtteilen und Bezirken werden welche eingerichtet.

(Vizepräsident Berndt Röder übernimmt den Vorsitz)

C Es ist unser Wunsch, den Hund im ÖPNV an die kurze Leine zu nehmen. Sämtliche Kann-Formulierungen möchten wir wegen der Umsetzung und der Durchsetzung in Muß-Formulierungen umformuliert haben.

Wir wollen durchsetzen, daß der Hundekot von den Hundehaltern eingesammelt wird. Dieses ist in Hamburg besonders für Familien mit kleinen Kindern ein ständiges Streßthema. Wir fordern auf Bundesebene, daß Hundehalter verpflichtet werden, für ihre Hunde eine Haftpflichtversicherung abzuschließen. Die Umsetzung unseres Antrags erhofften wir uns bis zum letzten Quartal in 1999, aber bis jetzt haben wir vom Senat leider noch keine Antwort erhalten. Soviel ich weiß, ist die Hundeverordnung jetzt in der Abstimmung. Ich hoffe, daß sie demnächst vorliegt und wir mit der Umsetzung beginnen können. Dann würden vielleicht viele Probleme, die es leider im Moment immer noch gibt, nicht mehr bestehen.

Ein paar Worte zum Bundesverfassungsgerichtsurteil, in dem es um die sogenannte Sondersteuer für bestimmte Hunderassen geht, das aber noch nicht bestätigt worden ist. Nach meiner Auffassung wäre die Sondersteuer kein großer Gewinn, weil sie die verantwortungsbewußten Halter treffen würde, die wohlzogene Hunde haben und sich dann wahrscheinlich keinen dieser Hunde mehr leisten könnten. Den anderen Hundehaltern, die wir aber damit treffen wollen, wäre es egal, ob sie 2000 DM oder 3000 DM Hundesteuer bezahlen müßten.

Es gibt sicherlich auch illegale Hunde, aber die Hunde, die wir auf dem Kiez antreffen, werden angemeldet sein, denn auch jetzt haben wir Möglichkeiten, dieses zu erzwingen.

D Ich möchte noch einige Worte zu den Themen Zucht, Haltung, Einfuhr und Handel sagen. Diese Themen müssen auf Bundesebene konsequent bearbeitet werden. Vom Tierschutzbund gibt es den Vorschlag eines Heimtierzuchtgesetzes und von den Innensenatoren der SPD-geführten Länder weitere Vorschläge. Es wurde ein Papier ausgearbeitet, in dem sowohl auf Zucht, Haltung, Kastration als auch auf die Pflichtversicherung eingegangen wird. Es wurde bereits im Juni zur Prüfung und Bearbeitung verabschiedet und liegt den Ländern sowie dem Bund seit geraumer Zeit vor. Ich schlage vor, daß sich Tierschutzbund und die Innenminister zusammensetzen und ein gutes Papier daraus entwickeln, das für alle Seiten annehmbar ist.

Im Hamburger Tierschutzverein gibt es zur Zeit circa 60 Pitbullterrier. Davon wurden 20 in der Weise so sozialisiert, daß sie in Familien abgegeben werden können. Für ein Jahr wird die Hundesteuer bezahlt, und außerdem können die Familien mit ihrem Hund in eine Hundeschule gehen. Seit gestern haben Sozialhilfeempfänger die Möglichkeit, ihren Pitbull beim Hamburger Tierschutzverein kostenlos kastrieren zu lassen.

(Beifall bei der SPD und vereinzelt bei der GAL)

Vizepräsident Berndt Röder: Das Wort bekommt Herr Fuchs.

Michael Fuchs CDU:* Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wären wir beim Film, würde ich jetzt sagen „Klappe, Hunde in der Großstadt, SPD, die fünfzehnte“. Wir sind aber nicht beim Film, sondern in der Hamburger Bürgerschaft.

Liebe Frau Walther, durch mehrere Diskussionen, die wir bereits gemeinsam geführt haben, ist bereits deutlich geworden, daß wir im wesentlichen die gleiche Sprache spre-

(Michael Fuchs CDU)

- A chen. Ich kann Frau Walther in einem recht geben: Als wir im Mai vergangenen Jahres die Debatte über dieses Thema geführt haben, haben wir sehr lustig darüber gesprochen. Auch ohne Pathos kann ich feststellen, daß die Vorfälle in der jüngeren Vergangenheit alles andere als spaßig zu gelten haben.

(Beifall bei der CDU, der SPD und vereinzelt bei der GAL – Dr. Mathias Petersen SPD: Richtig!)

Eine Hundeattacke, zumal von einem Pitbull ausgeführt, vergessen Sie bestimmt Ihr ganzes Leben nicht. Wenn es sich dann noch um ein Kind handelt, ist davon auszugehen, daß es, auch wenn die Narben schon lange verwachsen sind, zu schweren seelischen und psychischen Schäden kommt. Hier ist wirklich Handlungsbedarf. Im September 1999 sollte uns vorliegen, was im einzelnen zu unternehmen ist. Die CDU-Fraktion wartet gespannt darauf, denn wir meinen, den Handlungsbedarf in den Vordergrund rücken zu müssen. Wir haben schon genug Schwierigkeiten, davon Kenntnis zu nehmen, wenn kleine Kinder beispielsweise Opfer im Straßenverkehr werden. Es kann nicht sein, nun auch noch die Gefahr heraufzubeschwören, wonach kleine Kinder – es sind ja immer die Schwächsten, die getroffen werden – Opfer von Hundeattacken werden. Wir wollen alles diskutieren und warten darauf, daß der Senat seine Pflicht tut. – Schönen Dank.

(Beifall bei der CDU, der SPD und vereinzelt bei der GAL)

Vizepräsident Berndt Röder: Das Wort bekommt die Abgeordnete Steffen.

- B **Sabine Steffen** GAL: Wir haben wieder einmal das Thema „Hunde in der Großstadt“, das, wie wir alle feststellen, große Emotionen in der einen oder anderen Richtung weckt. Die einen sagen: Am besten alle in die Wurst.

(Heiterkeit im ganzen Hause)

Das sind diejenigen, die sich – durchaus zu Recht – darüber beschwerten, daß sie das „Glück“ hatten, in Hundekot zu treten, oder entnervte Mütter,

(Ole von Beust CDU: Die kommen nicht in die Wurst!)

die sich – auch zu Recht – darüber aufregen, daß die Spielplätze und Sandkisten verdreckt sind. Oder es sind die Jogger im Park, die sich von einer Hundemeute verfolgt fühlen, oder einfach nur Spaziergänger, die vielleicht die Straßenseite wechseln, weil ihnen ein freilaufender großer Hund entgegenkommt und sie sich nicht sicher sind, ob er gehorcht. Die anderen sagen – das ist die andere Seite der großen Emotionen –, das sei nicht die Schuld der Hunde. Das ist grundsätzlich richtig. Wir alle in der Hamburgischen Bürgerschaft hatten uns anlässlich der Diskussion zu dem Antrag, der noch in der Bearbeitung ist, wie meine beiden Vorredner bereits festgestellt haben, in diese Richtung geäußert.

Mir ist bei den beiden vorigen Beiträgen noch ein Aspekt aufgefallen, und als dritte Rednerin bleibt mir, ihn aufzugreifen: Es ist die Verantwortung der Menschen. Es kann natürlich nicht angehen, daß verantwortungslose Hundehalter dazu beitragen, daß wir solche Diskussionen führen müssen. Herr Fuchs hat eben auf die erheblichen Verletzungen hingewiesen, die Schäden im weiteren Leben hinterlassen, weil man Ängste entwickelt, überhaupt noch mit Tieren und insbesondere mit Hunden umzugehen. Mein

Appell geht dahin, nicht nur darüber zu diskutieren, ob die Hunde schuld sind oder ob wir bestimmte Hunderassen vielleicht nicht mehr zulassen sollten, sondern man muß auch Parallelmaßnahmen bedenken. Es gibt bereits Länder, die Einfuhrstopps für bestimmte Hunderassen verhängt haben. Das ist aber das Verwechseln von Ursache und Wirkung, weil letztlich die Hundehalter, die verantwortungslos mit dem Tier umgehen, die Ursache sind.

(Beifall bei der GAL, der SPD und bei Michael Fuchs CDU)

Frau Walther hat auch schon darauf hingewiesen, daß der Antrag in der Bearbeitung ist. Es gilt zu überlegen, ob beispielsweise ein Hundeführerschein, eine Hundeprüfung, gemacht werden muß. Als Hundehalterin würde ich es jedem anraten. Es nützt nicht nur dem Halter oder der Halterin, es nützt auch dem Hund, sich fortzubilden. Das wird aber mit dem Antrag abgearbeitet sein.

Begrüßenswert ist es, eine Haftpflichtversicherung für Hunde einzuführen. Es gibt immer noch genügend Hundehalterinnen und Hundehalter, die keine Haftpflichtversicherung für ihr Tier abgeschlossen haben. Wenn es dann zu Schäden kommt, hat das Hundebißopfer auch noch den Ärger, gegebenenfalls hinter Schmerzensgeld und ähnlichem hinterherzulaufen. Wenn wir eine Möglichkeit haben, dann sollten wir diesem Problem begegnen können.

Die Freilaufflächen – ich habe selber welche besucht – finde ich sehr gelungen. Wir sollten weitere schaffen.

(Heiterkeit bei der GAL und der SPD – Dr. Holger Christier SPD: Da würde ich gerne mal gucken! – Manfred Mahr GAL: Auf dem Rathausmarkt!)

Allerdings gilt es festzustellen, daß diese Flächen nicht nur an den Stadträndern liegen sollten. Wir brauchen sie natürlich auch in der Innenstadt, weil es nicht allen Hundehalterinnen und Hundehaltern zuzumuten ist, weite Wege zu machen. Wir halten es nicht für sinnvoll, das Autofahren zu fördern, um den Hund mit dem Auto an den Stadtrand zu bringen.

Ein weiterer Punkt ist die Verwendung der Hundesteuer. Man könnte überlegen, wie man über Infrastrukturmaßnahmen eine friedliche Koexistenz von Nicht-Hundehaltern und Hundehaltern fördern könnte. Auch da würden mir einige Maßnahmen einfallen.

Ich komme zum Schluß.

(Ole von Beust CDU: Oder Sie kommen in die Wurst!)

Es kann nicht nur um die Hunde gehen, sondern auch darum – dieser Aspekt geht leider in der Diskussion immer unter –, daß wir Großstadtmenschen uns wieder an den Umgang mit Tieren gewöhnen müssen, denn viele Menschen, die in der Großstadt leben, sind von Tieren entwöhnt. Sie müssen lernen, auf Tiere zuzugehen und mit ihnen umzugehen.

(Ole von Beust CDU: Sie können mit Hamstern anfangen! – Barbara Duden SPD: ... oder mit Goldfischen!)

Lassen Sie uns das angehen, damit wir nicht alle vor die Hunde gehen.

(Beifall bei der GAL, der SPD und der CDU)

Vizepräsident Berndt Röder: Das Wort bekommt die Abgeordnete Uhl.

C

D

A (Ole von Beust CDU: Es geht nicht um Eulen, sondern um Hunde! – Dr. Roland Salchow CDU: Mehr Hunde in die Bürgerschaft!)

Susanne Uhl REGENBOGEN – für eine neue Linke.* Nach dem Konsens in diesem Hause ist alles gesagt worden. Es wurden Argumente beispielsweise über Steuern und Züchtungsverbot genannt, und nicht einmal mir fällt noch ein bißchen ein. Das muß wirklich etwas heißen. Viele von den vorgeschlagenen Maßnahmen müssen getan werden. Das wird wahrscheinlich dann geschehen, wenn dieser Bericht vorliegt.

Ein Aspekt ist mir dabei besonders wichtig. Frau Steffen hat ihn angedeutet. Wenn Herrchen und Hundchen auf mich zukommen, bin ich oft darüber gespalten, wer mir eigentlich mehr angst macht, besonders, wenn Herrchen so korpulent ist wie Herr Fuchs, so fies aussieht wie Herr Ehlers und so blond ist wie Herr Vahldieck.

(Dr. Hans-Peter de Lorent GAL: Das ist eine Promenadenmischung!)

Wenn diese Eigenschaften zusammentreffen, ist mehr Angst vor den Menschen angesagt. Dafür gibt es aber keine Lösung.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Vizepräsident Berndt Röder: Das Wort bekommt Senatorin Roth.

Senatorin Karin Roth: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Die Bürgerschaft hat den Senat im Mai 1999 ersucht, Maßnahmen zu ergreifen, die das Zusammenleben der Menschen mit den Hunden in der Großstadt leichter machen sollen. Die BAGS und andere Behörden haben weitere Schritte vorgeschlagen. Voraussichtlich wird sich der Senat im März mit diesen Maßnahmen beschäftigen. Ich will der Senatsentscheidung nicht vorgreifen, aber ich kann soviel sagen, daß wir dem Ersuchen weitgehend nachgekommen sind und entsprechende Änderungen der Hamburger Hundeverordnung vorsehen.

Parallel dazu wird dieses Thema intensiv auf der Ebene der Innenminister diskutiert. Ich halte ein bundesweites, möglichst einheitliches Vorgehen für erstrebenswert, da wir sonst immer wieder Gefahr laufen, unsere kommunalen oder länderspezifischen Entscheidungen vor den einzelnen Gerichten gestoppt zu bekommen. Genauso ist es Hamburg mit seiner ersten Fassung der Hundeverordnung ergangen, in der wir als erstes Bundesland Kampfhunderassen definiert hatten. Auch die kürzlich ergangene Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu erhöhten Steuern für Kampfhunde wird vermutlich vor dem Bundesverfassungsgericht überprüft werden. Insofern ist derzeit eine Orientierung an diesem Urteil auch nicht angesagt.

Die Innenministerkonferenz diskutiert zur Zeit die Einführung einer Kastrationspflicht sowie eines Einfuhrverbots für Pitbullterrier, eine Kennzeichnungspflicht für Kampfhunde, eine obligatorische Haftpflichtversicherung für Halter von Kampfhunden sowie ein Verbot von Handel und Zucht gefährlicher Hunde. Diese Diskussion wird zur Zeit auf Bundesebene intensiv geführt. Sie wäre dann auch für uns hinsichtlich der Ergebnisse sehr relevant. Darüber hinaus hat das Bundeslandwirtschaftsministerium ein sogenanntes Heimtierzuchtgesetz erarbeitet, wonach Zucht und Haltung bestimmter Hunderassen verboten oder beschränkt werden könnten.

Sie sehen also, meine Damen und Herren, auf Bundesebene, aber auch in Hamburg wird an dem Thema gearbeitet.

(Dr. Roland Salchow CDU: Sicher Bundeshunde, keine Länderhunde!)

Der Senat wird Lösungen vorschlagen, und ich hoffe, daß wir gemeinsam versuchen, sie in der Stadt umzusetzen.

(Beifall bei der SPD und bei Dr. Roland Salchow CDU)

Vizepräsident Berndt Röder: Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht. Damit ist die Aktuelle Stunde beendet.

Tagesordnungspunkt 3: Drucksache 16/3698: Wahl eines stellvertretenden Mitglieds der Kommission für Bodenordnung.

**[Unterrichtung durch die Präsidentin der Bürgerschaft:
Wahl eines stellvertretenden Mitglieds der Kommission für Bodenordnung
– Drucksache 16/3698 –]**

Der Stimmzettel liegt Ihnen vor. Er enthält Felder für Zustimmung, Ablehnung oder Wahlenthaltung. Ungültig sind insbesondere Stimmzettel, die den Willen nicht zweifelsfrei erkennen lassen oder die Zusätze enthalten. Ich bitte Sie, Ihre Wahlentscheidung vorzunehmen.

(Die Wahl wird vorgenommen)

Ich bitte die Schriftführerinnen und Schriftführer, die Stimmzettel einzusammeln.

Sind alle Stimmzettel abgegeben worden? – Das ist der Fall. Ich schließe die Wahlhandlung. Das Stimmergebnis wird ermittelt. Ich gehe von Ihrem Einverständnis aus, daß wir die Sitzung ohne Unterbrechung fortsetzen und Ihnen das Ergebnis im Laufe der weiteren Sitzung bekanntgegeben wird.*

Tagesordnungspunkt 33: Drucksache 16/3710: Gemeinsamer Antrag von SPD und GAL zur Einführung der Altersteilzeit für Beamtinnen und Beamte.

**[Antrag der Fraktionen der SPD und der GAL:
Einführung der Altersteilzeit für hamburgische Beamtinnen und Beamte – Drucksache 16/3710 –]**

Hierzu liegt ein Antrag der Gruppe REGENBOGEN – für eine neue Linke auf Überweisung an den Innenausschuß vor. Wird hierzu das Wort gewünscht? – Das ist der Fall. Die Abgeordnete Dr. Stapelfeldt hat es.

Dr. Dorothee Stapelfeldt SPD: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Mit dem Ihnen heute vorliegenden gemeinsamen Gesetzentwurf von SPD- und GAL-Fraktion soll die Altersteilzeit für Beamtinnen und Beamte in Hamburg eingeführt werden.

Die Altersteilzeit ist ein Bestandteil des Tarifvertrags für den öffentlichen Dienst von 1998 gewesen. Im Beamtenbereich ist sie in Bund und Ländern in den vergangenen Jahren sehr unterschiedlich eingeführt worden. Drei Bundesländer – mit Hamburg vier – haben die Altersteilzeit bislang gar nicht umgesetzt.

* Ergebnis siehe Seite 3244 A

(Dr. Dorothee Stapelfeldt SPD)

- A Die Schaffung eines mit unserem Gesetzentwurf bis zum 1. August 2004 befristeten Instruments für den gleitenden Übergang älterer Beamtinnen und Beamten in den Ruhestand kann und soll zusätzlichen Raum für Neueinstellungen schaffen und dazu beitragen, den Arbeitsmarkt zu entlasten.

Der vorgelegte Gesetzentwurf geht von zwei wesentlichen Zielen aus. Die Einführung der Altersteilzeit muß sowohl arbeitsmarktpolitisch sinnvoll als auch finanziell verantwortbar sein. Als wir diesen Gesetzentwurf im vergangenen Jahr über viele Monate hinweg beraten haben, war den Koalitionsfraktionen nicht klar, welche finanziellen Erwartungen die Stadt in den nächsten Jahren infolge der bundesweiten Unternehmenssteuerreform, die zu zusätzlichen Einnahmeausfällen führt, haben wird. Deswegen ist die Herausforderung gegenwärtig um so größer, damit die Einführung der Altersteilzeit auch für den Haushalt finanziell verantwortbar ist.

Was sind die Eckpunkte der Altersteilzeit? Erstens geht es darum, daß die Altersteilzeit für die hamburgischen Beamtinnen und Beamten eingeführt wird; für den Arbeiter- und Angestelltenbereich gilt sie bereits. Die Altersteilzeit können Beschäftigte in Anspruch nehmen, die das 58. Lebensjahr vollendet haben. Im Vollzugsbereich, für Schwerbehinderte und für die Beamtinnen und Beamten der Feuerwehr gilt das 55. Lebensjahr als Altersgrenze.

Altersteilzeit für Beamtinnen und Beamte soll einen Arbeitsumfang von 60 Prozent der regelmäßigen Wochenarbeitszeit beinhalten. Wir nehmen zwei Beschäftigtengruppen – Hochschullehrer, Hochschullehrerinnen und Richter und Richterinnen – aus.

- B Dies will ich im einzelnen gern begründen. Zunächst zum Einstiegsalter. Das Einstiegsalter von 58 Jahren weicht von den tarifvertraglichen Vereinbarungen von 1998 und auch von denen des Bundes und einiger Bundesländer ab. Die Gründe dafür liegen im finanzpolitischen Bereich, das heißt, es geht im wesentlichen um die Kostenfrage. Und die Altersgrenzen sind auch personalorganisatorisch begründbar. Dabei soll die Regelung – anders als zum Beispiel in den Ländern Bayern und Niedersachsen – grundsätzlich allen betroffenen Jahrgängen gleich und nicht nach Geburtsjahrgängen gestaffelt zugute kommen. Für Beamte gibt es besondere Altersgrenzen – das möchte ich noch einmal hervorheben – im Vollzug und für Schwerbehinderte.

Ein weiterer wesentlicher Punkt, der in der Praxis sicherlich nicht unumstritten sein wird, ist der Arbeitsumfang von 60 Prozent der regelmäßigen Wochenarbeitszeit, die entweder im Teilzeit- oder im Blockmodell abgeleistet werden kann. Dies unterscheidet sich grundsätzlich vom Tarifbereich. Wir haben uns deswegen auf diese Regelung verständigt, weil sie für den Hamburger Haushalt wesentlich besser zu verantworten ist. Eine Arbeitszeit von 60 Prozent verursacht um 50 Prozent geringere Kosten als eine fünfzigprozentige Wochenarbeitszeit. Das ist ein erheblicher Gesichtspunkt. Sie wissen sicherlich, daß es für den Tarifbereich der Arbeiter und Angestellten bei Nachbesetzungen eine Aufstockung der Differenz durch die Bundesanstalt für Arbeit gibt. Diesen Zuschuß erhält die Stadt als öffentlicher Arbeitgeber nicht. Deswegen kommen diese besonderen finanziellen Belastungen zum Tragen. Auch wenn es auf den ersten Blick so scheint, als ob eine sechzigprozentige Arbeitszeit eine besondere Benachteiligung wäre, so ist sie doch attraktiv. Eine Reduzierung der Arbeitszeit um 40 Prozent heißt immerhin, daß nur auf 17 Pro-

zent des Arbeitsentgelts verzichtet werden muß, denn es werden 83 Prozent ausgezahlt. Rechtliche Probleme, das möchte ich besonders hervorheben, entstehen aus einer solchen, gegenüber dem Bund und den anderen Ländern abweichenden Lösung nicht. Seit der Dienstrechtsreform von 1997 enthält das Rahmenrecht keine Vorschriften mehr, die die Gesetzgebungskompetenz der Länder hinsichtlich der Teilzeitbeschäftigung von Beamtinnen und Beamten grundsätzlich einschränken.

Wir haben in dem Gesetzentwurf geregelt, daß Lehrerinnen und Lehrer Altersteilzeit grundsätzlich im Teilzeitmodell und Beamtinnen und Beamte der Vollzugsdienste Altersteilzeit im Blockmodell ableisten sollen. Der besondere Grund liegt in der jeweiligen spezifischen Situation. Im Fall der Schulen wollen wir die Teilzeit ausdrücklich deswegen, damit es zu einer sukzessiven Verjüngung des Lehrkörpers kommt und zu keinen kurzfristigen organisatorischen Problemen bei der Stellenbesetzung. Sie werden sicherlich zur Kenntnis genommen haben, daß die Geltungsdauer unseres Gesetzentwurfs bis zum 1. August 2004 geht, damit Lehrerinnen und Lehrer während des gesamten Schuljahres in den Genuß der Regelung kommen können. Bei den Vollzugsdiensten allerdings sieht es anders aus. Da geht es im wesentlichen darum, daß durch die Ausbildung der Nachwuchskräfte eine bestimmte Vorlaufzeit einzurechnen ist. Deswegen haben wir hier das Blockmodell vorgesehen.

Ein weiterer Punkt, der bei der Altersteilzeit von Bundesregelungen abweicht, ist, daß die verbeamteten Hochschullehrerinnen und Hochschullehrer ausgenommen werden sollen. Wir glauben, daß das aufgrund ihrer ohnehin hohen Arbeitszeitflexibilität akzeptabel ist. Die Richterinnen und Richter haben einen besonderen Anspruch im Hinblick auf die Altersteilzeit. Nach dem Deutschen Richtergesetz ist im Falle der Einführung von Altersteilzeit vorgesehen, daß dies nur zu den Bedingungen des Tarifvertrags – ab 55 Jahren und mit 50 Prozent Arbeitszeit – geschehen kann. Da wir keine unterschiedliche Behandlung im Falle der Beamtinnen und Beamten, der Richterinnen und Richter haben wollen, haben wir auch diese Beschäftigtengruppe nicht in die Altersteilzeitregelung einbezogen.

Wie wird die Altersteilzeit in der Praxis in Hamburg aussehen, und wieviel Menschen sind davon betroffen? Altersteilzeit gilt ab 58 Jahren, im Vollzug ab 55. Die Beschäftigten, die in Altersteilzeit gehen, müssen 60 Prozent arbeiten und erhalten 83 Prozent des Vollzeit-Netto-Gehalts beziehungsweise 90 Prozent an Pension bezogen auf den Zeitraum der Altersteilzeit.

Wir haben in Hamburg 39 000 Beamtenstellen plus 3200 in den ausgegliederten Bereichen und Landesbetrieben. Unter diesen gesetzten Rahmenbedingungen gibt es in den nächsten Jahren folgenden Kreis von Antragsberechtigten: in diesem Jahr rund 4600, im nächsten Jahr rund 5000, im Jahre 2002 5300 und in den darauffolgenden Jahren circa 5500.

Wir gehen davon aus, daß die Altersteilzeit bei den Beschäftigten unterschiedlich in Anspruch genommen wird. Bei den Lehrern und Lehrerinnen mehr, nämlich bis zu einem Viertel, also 25 Prozent, bei den Vollzugsdiensten rechnen wir eher mit bis zu 5 Prozent und in den übrigen Bereichen mit bis zu 10 Prozent. Das ist übrigens eine sehr hohe Annahme. Bislang haben 430 Arbeiter und Angestellte von der Altersteilzeit im Tarifbereich in Hamburg Gebrauch gemacht, und davon der allergrößte Teil im Blockmodell. Das bedeutet, daß aufgrund dieser Quoten, die wir unterstellt haben, möglicherweise in diesem Jahr zwischen

C

D

(Dr. Dorothee Stapelfeldt SPD)

- A 600 und 700 Beamtinnen und Beamte Altersteilzeit in Anspruch nehmen könnten oder im nächsten Jahr zwischen 700 und 800.

Es wird sich dabei insbesondere um Lehrerinnen und Lehrer handeln. Wenn man diese Rechnung unterstellt, dann wären es in diesem Jahr 400, im nächsten Jahr 500. Das bedeutet, daß es für diejenigen, die in Altersteilzeit gehen – ich nehme noch einmal ausdrücklich Bezug auf den Lehrerbereich, wo es, glaube ich, die dringendsten Probleme gibt –, dann durch das Teilzeitmodell Nachbesetzungen gibt.

(Beifall bei Dr. Hans-Peter de Lorent GAL)

Zum Lehrerbereich will ich noch folgendes hinzufügen. Wir wissen um das Problem der hohen Dienstunfähigkeit und das Ausscheiden aus diesem Grunde. Davon betroffen waren in den letzten fünf Jahren circa 50 Prozent der Lehrerinnen und Lehrer, und nur geringe 7 Prozent sind mit dem Erreichen der Regelaltersgrenze in den Ruhestand gegangen. Wir hoffen natürlich auch, daß es durch diese Regelung, die wir jetzt vorschlagen, eine Veränderung in Form einer Entlastung gibt.

(Beifall bei Dr. Hans-Peter de Lorent GAL)

Das heißt, daß die Lehrerinnen und Lehrer nicht mehr dienstunfähig werden müssen, sondern ihnen ein gleitender Ausstieg ermöglicht wird.

Weil ich Sie mit diesen vielen Zahlen, von denen es noch erheblich mehr gibt, wenn Sie auf einzelne Berechnungen hinauswollen, nicht noch weiter konfrontieren will, möchte ich zum Abschluß noch ein Wort zu den Gewerkschaften sagen. Die Spitzen der betroffenen Gewerkschaften haben sich nicht einhellig positiv zum Gesetzentwurf geäußert, sondern eher kritisch. Natürlich ist es so, daß wir die vortragene Kritik in ihren Punkten ernst nehmen und uns mit den Einwänden offensiv auseinandersetzen. Aber ich sage auch ganz deutlich, daß wir das ganz offensiv machen, denn wir können diesen Gesetzentwurf, den wir Ihnen vorstellen, gut verantworten. Um keine Unklarheit aufkommen zu lassen: Wir halten das Modell der Altersteilzeit, so wie wir es Ihnen vorgelegt haben, für umsetzbar und verantwortbar. Es geht weniger um die Frage 50 oder 60 Prozent Wochenarbeitszeit, sondern eher um die Frage, ob wir überhaupt eine volle Übernahme des Tarifvertrages – wie das auch Bund und Länder nicht getan haben, sondern nur vier Bundesländer – für den Hamburger Haushalt verantworten und finanzieren können.

Letztlich ist aber die Frage entscheidend, ob die Beschäftigten, die betroffen sind und jetzt die Möglichkeit bekommen, in Altersteilzeit zu gehen, diese Regelung in Anspruch nehmen werden. Ich hoffe, das werden sie tun, und ich hoffe, daß es damit auch den von uns so gewünschten Effekt gibt, nämlich Verjüngung des Personalkörpers und auch arbeitsmarktpolitische Effekte. – Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD und der GAL)

Vizepräsident Berndt Röder: Ich gebe das Wort dem Abgeordneten Kühn.

Andreas Kühn CDU:* Herr Präsident, meine Damen und Herren! Wir diskutieren heute ein typisches Beispiel sozialdemokratischer Politik in Hamburg. Die CDU stellt einen Antrag oder eine Forderung, die SPD lehnt unter faden-scheinigen Gesichtspunkten ab und versucht wenig später, das Thema selbst in ähnlicher Form zu besetzen.

(Dr. Rolf Lange SPD: Aber besser!)

Ich möchte in diesem Zusammenhang den Antrag der CDU-Fraktion aus dem Jahre 1999 ansprechen, der am 1. September 1999 gestellt worden ist. Es handelt sich dabei um die Drucksache 16/2954, mit der der Senat ersucht wurde, einen Gesetzentwurf zur Einführung der Altersteilzeit für Beamte in Anlehnung an das Bundesbeamtengesetz auch für Hamburg vorzulegen. Dieser Antrag wurde am 15. beziehungsweise 16. September 1999 mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen SPD und GAL abgelehnt.

Vor diesem Hintergrund muß auch die CDU-Fraktion – sie tut das auch gerne – feststellen, daß der hier vorgelegte Gesetzentwurf der SPD-Fraktion grundsätzlich in die richtige Richtung zielt. Im öffentlichen Sektor ist eine Reduzierung der Arbeit für ältere Mitarbeiter eine Chance, jungen Menschen einen Arbeitsplatz zu bieten, da wir – im Gegensatz zur Frühverrentung in der Wirtschaft – davon ausgehen können, daß die freiwerdenden Stellen nicht zur Rationalisierung verwendet werden.

An dieser Stelle möchte ich vor der Beratung im Innenausschuß, die auch eine öffentliche Anhörung umfassen sollte, einige Kritikpunkte am vorgelegten Entwurf öffentlich deutlich machen.

Meine Damen und Herren! Das Verfahren, wie Sie hier vorgegangen sind, ist zu kritisieren, wenn die SPD hier einen Antrag durch die Fraktion stellen läßt, der bei Einbringen durch den Senat im Vorfeld die Mitwirkung der Gewerkschaften erfordert hätte. Offensichtlich fordert die größte Regierungsfraktion die eigene Regierung, angelehnt an eine vorangegangene abgelehnte Oppositionsvorlage, zum Handeln auf, nur damit der Senat als Arbeitgeber im öffentlichen Dienst unter Umständen die Regelungen der gesetzlichen Mitbestimmung betont lax handhaben kann.

Inhaltlich geht Ihr Antrag an einigen Stellen nicht weit genug. Die starre Handhabung der Altersteilzeit für Vollzugsdienstbeamte und Lehrer durch die Vorgabe der Art der jeweiligen Regelung macht die Annahme des Angebots ebenso uninteressant wie eine Reihe anderer Regelungen. Da Sie sich mit Ihrem Vorschlag nach eigener Aussage vordergründig diesen Gruppen zuwenden, sollten Sie auch ein auf die Bedürfnisse dieser Gruppen zugeschnittenes Angebot machen.

Beim Lesen Ihrer Vorlage drängen sich weitere Fragen auf. Ich frage Sie: Warum sollen Beamte im Rahmen der Altersteilzeit 60 Prozent arbeiten, wenn andere Regelungen im öffentlichen Dienst 50 Prozent bei gleichem Lohnniveau vorsehen? Bisher habe ich für diese Ungerechtigkeit keine überzeugende Begründung gehört.

(Petra Brinkmann SPD: Hätten Sie mal zugehört, dann hätten Sie es verstanden!)

Meine Damen und Herren! Das war für mich keine überzeugende Begründung. Ihre Argumentation über die geringeren Kosten ist vor dem Hintergrund der unsicheren Zahl der Nutzer nicht stichhaltig. Man könnte meinen, Sie hätten Angst, Ihr Angebot könnte ein Erfolg und angenommen werden. Bei dieser Vorlage besteht grundsätzlich ein Bedarf zum Nachbessern. Dies ist übrigens eine meiner sozialdemokratischen Lieblingsvokabeln.

Des weiteren fragt man sich, warum Sie von der bundesweit bewährten Regelung abweichen, die Altersteilzeit mit 55 Jahren anzubieten. Obwohl die Beamtenschaft überaltert ist, orientiert sich Ihr Vorschlag an einer zu kleinen Zielgruppe. Nur wer bereits mindestens 58 Jahre alt ist und in

(Andreas Kühn CDU)

- A den letzten fünf Jahren drei Jahre Vollzeit gearbeitet hat, kann sich nach Ihrem Modell für die Altersteilzeit entscheiden. Dies ist zuwenig. Diese Gruppen würden sich durch die Anwendung der bundesweit überwiegenden Regelung der Altersbegrenzung ab 55 Jahre vernünftig erweitern. Auch das Ausklammern der Teilzeitbeschäftigten erscheint meiner Fraktion fraglich. Warum sollen diese Menschen ihre Arbeitszeit bei entsprechendem Lohnverzicht nicht reduzieren können? Durch Ihre Fixierung auf das Vollzeitkriterium schließen Sie viele Menschen aus, die wahrscheinlich gern ein entsprechendes Angebot annehmen würden. Vor allem im Bereich der Lehrkörper wird hier eine Chance vertan, die überalterten Strukturen zu verjüngen, obwohl dies Ihr erklärtes Ziel ist.

Meine Damen und Herren! Wie Sie sehen, gibt es eine Menge Beratungsbedarf im Innenausschuß. Ich hoffe, daß Sie dort einige der hier genannten Punkte aufgreifen werden, um zu diesem Thema einen Konsens über die Parteigrenzen hinweg zu ermöglichen. – Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Berndt Röder: Das Wort erhält die Abgeordnete Hajduk.

Anja Hajduk GAL: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Lieber Herr Kühn, ich glaube, die Erfinder des Modells der Altersteilzeit, das wir heute in einer bestimmten Variation vorschlagen, sitzen nicht in der CDU, sondern da müssen wir alle auf den Tarifpartner vom Mai 1998 blicken. Das sei noch einmal angemerkt zu Ihrer im Grundsatz sicherlich nicht falschen Initiative vom 1. September 1999. Daß die Fraktionen der SPD und GAL den Antrag nicht an einen Ausschuß überwiesen haben, um ihn vielleicht zu verändern, liegt daran, daß wir mit unserem eigenen Antrag schon beschäftigt waren und dafür ziemlich lange Zeit gebraucht haben. Wir hatten hierüber schon einige Debatten, an der sich auch Ihr ehemaliger Kollege, Herr Mertens, rege beteiligt hat.

B

Wir wollten Ihren Vorschlag damit aber nicht in Gänze als absurd erklären, aber schon gar nicht brauchten wir Ihren Vorschlag, um anzufangen zu verhandeln, denn sage und schreibe – ich gestehe das zu – haben wir dazu gut acht Monate gebraucht.

Meine Damen und Herren! Die Einführung der Altersteilzeit bedeutet also letztendlich folgendes Angebot: 60 Prozent arbeiten für 83 Prozent Entlohnung. Diese Botschaft beinhaltet auch genau den Anreiz, den wir brauchen, um mehr freiwillige Entscheidungen für Teilzeit im öffentlichen Dienst zu erlangen. Das ist unser Ziel. Der Haupteffekt, den wir uns insgesamt für den öffentlichen Dienst wünschen, ist, daß wir dann Raum bekommen für Neueinstellungen jüngerer Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen.

Was ich bei der Kritik beanstande, die hier vom Kollegen der CDU-Fraktion kam, ist, daß Sie ausschließlich auf die Attraktivität des Angebots abgehoben haben. Die ist beliebig steigerbar. Theoretisch kann man auch noch über den Tarifabschluß im öffentlichen Dienst hinausgehen. Man kann über die Attraktivität des Angebots für die betroffene Gruppe – laut Tarifabschluß ab dem 55. Lebensjahr – nur ernsthaft reden, wenn man dann auch die Folgen für die Wahrscheinlichkeit der Neueinstellungen mit einbezieht. Wir können hier nicht nur darüber reden, wie attraktiv wir Angebote für achtundfünfzigjährige Beamte machen, sondern wir müssen auch überlegen, was das für den gesamten öffentlichen Dienst finanziell bedeutet.

Die Erfahrungen aus dem Tarifbereich zeigen, daß die freiwillige Entscheidung zur Altersteilzeit auch nicht massenhaft getroffen wird. Das muß man sehen. Ich bleibe aber dabei, daß es ein Modell ist, mit dem neue Beschäftigungsverhältnisse geschaffen werden können. Wenn wir einen Haushalt verabschieden, bei dem wir erwarten, daß 75 Millionen DM im Personalbereich eingespart werden, dann sind neue Teilzeitmodelle, verschiedene Teilzeitmodelle die einzige Alternative, mit solch einer Konsolidierung des Haushalts Neueinstellungen zu bewältigen. Deswegen sind auch Bausteine, auch wenn sie im einzelnen nicht perfekt sind, wichtig. Das war die Motivation, warum sich die GAL-Fraktion sehr vehement in einem langen Prozeß dafür eingesetzt hat, daß wir von Fraktionsseite eine solche Regelung einbringen. Der Senat hat sich dazu in der vorherigen Zeit nicht entschlossen.

C

Wir haben in zwei wesentlichen Eckpunkten diese Altersteilzeitregelung geändert. Einmal soll der Umfang der Wochenarbeitszeit 60 und nicht 50 Prozent betragen, und zum anderen soll die Antragsberechtigung für die meisten Beamtinnen und Beamten nach dem 58. Lebensjahr eintreten. Die Ausnahmen für die fünfundfünfzigjährigen Vollzugsbeamten, Schwerbehinderten und Feuerwehrleute sind schon aufgeführt worden. Dies hat Kritik auf seiten der Gewerkschaften und der Betroffenen selbst hervorgerufen, aber ich bleibe dabei: Wenn wir in dem Tarifbereich eine Gleichbehandlung fordern wollen, dann müssen wir uns auch damit auseinandersetzen, wie das hinsichtlich der Voraussetzungen ist. Sie wissen alle, daß die Bundesanstalt für Arbeit im Tarifbereich Zuschüsse bezahlt, damit man nachbesetzt. Es werden dort im wesentlichen die zusätzlichen Kosten aufgefangen. Wenn das nicht so ist, dann muß eine Regierungsmehrheit in diesem Parlament auch sagen, daß sie eine Altersteilzeit einführt, für die sie auch bereit ist, die Kosten zu tragen. Wir können nicht nur vom Tarifbereich reden, die Verantwortung aber in der Bundesanstalt für Arbeit wissen und bei einer eigenen Gesetzesvorlage hier nicht begründend sagen, daß man für irgendwelche zusätzlichen Kosten gewillt ist einzutreten.

D

Ich will gar nicht sagen, daß man nicht auch Kosten erzeugen darf. Uns ist die Altersteilzeit Geld wert, und auch diese Altersteilzeit wird Geld kosten, aber ich will einmal auf den Punkt der fehlenden Gerechtigkeit eingehen. Ich finde, man muß eines bei dieser Altersteilzeit sehen: Sie richtet sich an eine Gruppe von Vollzeitbeamten zwischen 58 beziehungsweise 55 Jahren, und dies ist eine im allgemeinen nicht unterprivilegierte Gruppe der arbeitenden Bevölkerung. Man muß sehen, daß die Folgen der Altersteilzeit zu Lasten des Hamburger Personalbudgets gehen. Vielleicht muß man auch ein bißchen überlegen, daß die Altersteilzeit ein Angebot für eher besser besoldete Beamte ist. Wenn wir dieses alles zusammen berücksichtigen, muß man sich einmal überlegen, was wir es uns insgesamt kosten lassen wollen. Deswegen ist es gerechtfertigt, dort Abstriche zu machen. Ich halte das prinzipiell für den Handlungsrahmen eines Parlamentes. Ich halte es genauso für berechtigt, daß Beamtenvertreter und Arbeitnehmervertreter das aus ihrer dann wohl auch absichtlich aufgesetzten Brille anders beurteilen.

Wir wollten einer Gesamtsichtweise Rechnung tragen. Eine Sache – das möchte ich ausdrücklich sagen – sollte man auch nicht behaupten, nämlich daß es hier eine besondere Schlechterstellung der Beamten gegenüber den Arbeitern und Angestellten gibt. Wenn man von Schlechterstellung im öffentlichen Dienst redet, muß man umgekehrt sicherlich darüber nachdenken, daß Schlechterstellung eher für den

(Anja Hajduk GAL)

- A Tarifbereich gilt. Auch das gehört zu einer wirklichen Gesamtsichtweise, die dem Wort Gerechtigkeit dann besser zusteht, als hier eine Kritik hinsichtlich der Beamten zu pointieren.

Ich bin der Überzeugung, daß es sich insgesamt um ein attraktives Angebot handelt. Ich glaube auch, daß das allgemein von den Betroffenen so gesehen wird. Wir brauchen auch ein attraktives Angebot, davon sind wir nicht nur überzeugt, sondern das haben auch die Gewerkschaften, das hat auch die GEW immer gefordert. Es gibt ein großes Bedürfnis nach Altersteilzeit. Gerade im Lehrerbereich müssen wir schließlich auch vergegenwärtigen, daß die bestehende Altersentlastung in diesem Sommer ausläuft. Deswegen bin ich froh, daß wir ab diesem Sommer auch ein anderes Angebot in der Lehrerschaft haben werden.

(Beifall bei der GAL)

Vielleicht hat die Option, Altersteilzeit wählen zu können, auch viel mit Zufriedenheit und Motivation zu tun. Deshalb möchte ich noch einmal auf einen Punkt im Bereich der Lehrerschaft oder der Schulen und dann auch der betroffenen Schüler eingehen. Vermutet wird, daß im Lehrerbereich die Altersteilzeit überdurchschnittlich hoch angenommen wird. Wir haben daher sehr viel Wert darauf gelegt, keine Altersteilzeitregelung zu treffen, die möglicherweise den Lehrerbereich ausnehmen könnte, aber in der Vergleichsstatistik besser aussehen würde. Wir wollen auch, daß Altersteilzeit von Lehrern in Anspruch genommen wird, damit wir jüngere Kollegen bekommen. „Unser Jüngster wird 50“ ist in den Gymnasien – in den Kollegien – ein geflügeltes Wort. Das soll damit der Vergangenheit angehören. Wir müssen schließlich immer bedenken, daß es sich in dem Teilzeitbereich um eine freiwillige Entscheidung handelt. Wir wollen also, daß „Unser Jüngster wird 50“ bald der Vergangenheit angehört. Deswegen sind wir auch überzeugt, daß wir hier ein wichtiges Gesetz vorlegen.

B

Wir haben gerade im Lehrerbereich eine hier schon kritisierte Festlegung getroffen. Wir schränken die Wahlfreiheit ein, es im Blockmodell oder im Teilzeitmodell wahrzunehmen. Ich möchte Sie fragen: Warum sollen wir auf die Steuerungsmöglichkeit verzichten, ab jetzt – bitte nicht erst in ein paar Jahren – der Entwicklung entgegenzuwirken, daß es über 3000 junge arbeitslose Lehrerinnen und Lehrer im Gymnasialbereich gibt und eine Überalterung der Kollegien festzustellen ist. Das ist parlamentarische Pflicht, jetzt zu steuern. Das braucht man nicht auf die Dienststellen zu verweisen.

(Beifall bei Dr. Monika Schaal SPD)

Wir haben uns jedenfalls dazu mit Selbstbewußtsein entschlossen.

Wir haben bei diesem Gesetzentwurf viele Argumente abgewogen. Ich muß ganz offen sagen, daß wir nach meinem Geschmack zügiger damit hätten fertig werden müssen, weil diese Regelung auch entsprechend den tariflichen Vereinbarungen nach hinten begrenzt ist. Ich hoffe, daß wir die notwendige Beratung nicht nur intensiv, sondern auch sehr zügig vornehmen können. Das ist im Sinne der Anspruchsberechtigten wichtig und vor allen Dingen auch im Sinne der arbeitsmarktpolitischen Herausforderungen richtig.

Einen Punkt möchte ich noch als durchaus selbstkritisch zu überdenkenden Punkt erwähnen, nämlich die Nichteinbeziehung der jetzt Teilzeitbeschäftigten. Auf Bundesebene ist eine entsprechende Änderung des Altersteilzeitgesetzes vorgenommen worden. Wir müssen das noch einmal bera-

ten und hinterfragen, ob wir da nicht im Sinne der Gleichbehandlung eine Schwäche im Gesetzentwurf haben. Ich will aber auch hinzufügen, daß ich glaube, daß die Attraktivität, die Teilzeit noch weiter zu reduzieren, einen noch geringeren Personenkreis betrifft. Aber dieses Gleichbehandlungsargument – das gebe ich zu – ist schwer zu kontern. Ich glaube, das ist auch ein Beispiel dafür, daß solch ein Gesetzentwurf nie optimal für alle ist, wie Tarifabschlüsse in der Regel auch nicht. Insgesamt scheint mir dieser Entwurf aber rund und abgewogen. Die Altersteilzeit in Hamburg kommt spät, aber nicht zu spät. Deswegen hoffe ich auf zügige Beschlußfassung dann wieder hier im Gremium. – Vielen Dank.

(Beifall bei der GAL und der SPD)

Vizepräsident Berndt Röder: Das Wort bekommt die Abgeordnete Uhl.

Susanne Uhl REGENBOGEN – für eine neue Linke: * Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich finde nicht, daß dieser Entwurf in den acht Monaten, in denen darüber geredet worden ist, besser geworden ist. Er ist weniger attraktiv, in einigen Teilen auch lebensfremd und paßt nicht zu den Bedürfnissen insbesondere der Menschen, die die Altersteilzeit dann auch in Anspruch nehmen sollen. Viele Stichworte sind dazu schon gefallen. Es sind im wesentlichen die Punkte, die von den tarifvertraglichen Regelungen abweichen. Ich kann sehr gut verstehen, daß auch viele Lehrerinnen und Lehrer darüber sauer sind,

(Anja Hajduk GAL: Das ist aber nicht der Maßstab!)

weil das in dem Tarifabschluß 1998 – wir erinnern uns, nur 1,5 Prozent Lohnsteigerung – damals schon real bezahlt worden ist. Heute gibt es eine weniger attraktive Regelung, die erst gilt, wenn man älter ist, und die keinen Rechtsanspruch und auch noch zusätzlich Arbeit beinhaltet.

Ich will noch auf einen wesentlichen Kritikpunkt eingehen. Insbesondere für die Schulen ist die Altersteilzeit eine wichtige Möglichkeit, mehr junge Lehrerinnen und Lehrer einstellen zu können. Für die Älteren ist es ein wichtiger Punkt, sich früher aus dem anstrengenden Berufsleben zurückziehen zu können. Jetzt wird es aber besonders absurd, weil hier noch ein weiteres Hindernis im Rahmen des Gesetzentwurfes hinzukommt. Viele der Älteren – insbesondere Frauen – arbeiten heute Teilzeit im Schulbereich. Sie werden erheblich schlechter gestellt als ihre Kollegen im Rahmen der Altersteilzeit. Das heißt, für dieselbe Arbeit wird unterschiedlich bezahlt werden. Das kann am Ende dazu führen – und das berechtigterweise –, daß viele ihre Arbeitszeit eher aufstocken werden, um überhaupt die Altersteilzeit in Anspruch nehmen zu können. Deswegen ist es ein ganz entscheidender und vielleicht sogar der entscheidendste Punkt, an dem nachgebessert werden muß, daß sofort das getan wird, was bereits möglich ist, nämlich daß auch Teilzeitarbeit altersteilzeitfähig wird und damit Mischmodelle möglich werden, um überhaupt attraktiv zu sein.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Das sind Punkte, die nachgebessert werden müssen.

Mir ist noch ein weiterer Punkt aufgefallen. Wir reden hier über die arbeitsmarktpolitische Wirkung. Frau Stapelfeldt hat darauf aufmerksam gemacht. Ich habe eine etwas andere Zahl vom Bürgermeister gelesen, nämlich daß die Altersteilzeit nach dem Tarifabschluß in Hamburg mittlerweile von 330 Leuten in Anspruch genommen worden ist.

C

D

(Susanne Uhl REGENBOGEN – für eine neue Linke)

- A Ich habe versucht zu recherchieren, wie viele Neueinstellungen damit einhergegangen sind. Leider kommt man zu dem Fazit, daß der Senat die Altersteilzeit bisher als Steinbruch für die Haushaltskonsolidierung benutzt hat. Diesen 330 Stellen standen vier dem Arbeitsamt gemeldete Stellen gegenüber. Das heißt in der Bilanz, daß auf Grundlage der bisherigen Erfahrungen pro zusätzlich geschaffener Stelle 82,5 Beschäftigte in Altersteilzeit gehen müssen.

(Anja Hajduk GAL: Das werden wir ändern!)

Krasser kann ein Mißverhältnis nicht sein. So wird auch die schönste Altersteilzeit ins Leere laufen.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Statt wie angekündigt neue Stellen zu schaffen, wurden Personalkosten gespart. Es darf auf keinen Fall sein, das als Steinbruch für Haushaltskonsolidierung zu benutzen, alle kleinen und noch so kleinen Beschäftigungsimpulse, die davon ausgehen können, quasi in die Tonne zu treten. Das geht nicht. – Danke.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke – Dr. Holger Christier SPD: Wir warten es ab!)

Vizepräsident Berndt Röder: Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht. Dann lasse ich über den Überweisungsantrag an den Innenausschuß abstimmen. Wer möchte dem seine Zustimmung geben? – Gegenstimmen? – Stimmenthaltungen? – Dann ist dies einstimmig überwiesen.

Bevor ich den Tagesordnungspunkt 5 aufrufe, gebe ich Ihnen nunmehr das Wahlergebnis zu Punkt 3 bekannt: Wahl eines stellvertretenden Mitglieds der Kommission für Bodenordnung. Abgegebene Stimmen 89. Auf Wolfhard Ploog entfielen 78 Ja-Stimmen bei 3 Nein-Stimmen und 8 Enthaltungen. Damit ist Wolfhard Ploog gewählt.

B

Ich rufe nunmehr den Tagesordnungspunkt 5 auf, Drucksache 16/3158: Große Anfrage der CDU zur Aufhebung schienengleicher Bahnübergänge im Bezirk Wandsbek.

**[Große Anfrage der Fraktion der CDU:
Aufhebung schienengleicher Bahnübergänge
entlang der Vogelfluglinie Hamburg–Lübeck
im Bezirk Wandsbek
– Drucksache 16/3158 –]**

Wer wünscht hierzu das Wort? – Der Abgeordnete Niedmers.

Ralf Niedmers CDU: Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Bausenator, der zur Zeit allerdings noch mit unserem Innensenator diskutiert.

(Wolfgang Baar SPD: Deswegen hört er trotzdem zu!)

Wenn es darum geht, Ihre ideologischen verkehrspolitischen Vorstellungen auszuleben, dann sind Sie immer ganz weit vorn. Das zeigt das Beispiel des Verkehrsentwicklungskonzeptes. Wenn es aber darum geht, einmal praktisch ein Projekt umzusetzen, so wie das der schienengleichen Bahnübergänge, dann bekommen Sie nichts geregelt.

Die Große Anfrage zur Aufhebung schienengleicher Bahnübergänge entlang der Vogelfluglinie Hamburg–Lübeck hat Ihre Behörde wieder einmal so unzureichend beantwortet, daß ich annehme, man könnte in Ihrer Behörde so an der Lösung der Probleme dran sein, daß man für die

Beantwortung großer Anfragen keine Zeit hat. Leider ist es aber in der Realität nicht so. C

Die Aufhebung der schienengleichen Bahnübergänge ist neben dem Ausbau des Friedrich-Ebert-Damms das wichtigste Verkehrsprojekt in Hamburgs Osten. In Sachen Friedrich-Ebert-Damm sind wir vorangekommen, in Sachen schienengleiche Bahnübergänge hinken wir extrem hinterher, was nachfolgend noch zu dokumentieren sein wird. Am 20. Februar des Jahres 2000 werden wir den 10. Jahrestag der Zustimmung der Bürgerschaft zum Abschluß einer Rahmenvereinbarung zwischen damals noch Deutscher Bundesbahn und der Freien und Hansestadt Hamburg über die Aufhebung der Bahnübergänge entlang der Strecke Hamburg–Lübeck begehen. Bereits seit 1986 fordert die Wandsbeker Kommunalpolitik – unterstützt von fast allen Bürgervereinen im Wandsbeker Bereich – die schnellstmögliche Aufhebung. Darüber hinaus liegt bereits seit August 1987 eine Planungsstudie über die Aufhebung der Bahnübergänge vor. Gestatten Sie mir daher zunächst eine historische Betrachtung.

(Senator Eugen Wagner: Immer!)

Der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft vom 20. Februar 1990 ist zu entnehmen, daß schon einmal, nämlich im Jahre 1913, die verkehrsbehindernden Schranken zu mindest im Stadtteil Tonndorf beseitigt werden sollten.

(Wolfgang Baar SPD: Die wurden noch mit der Hand gedreht!)

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges unterbrach damals die bereits angelaufenen Vorarbeiten und verhinderte so das Projekt.

Wenn Sie, Herr Senator, im gleichen Schnecken tempo wie in den zurückliegenden zehn Jahren an der Realisierung des Projektes arbeiten, dann wird der zweite Anlauf an Ihnen scheitern. D

(Beifall bei der CDU)

Was hat sich nun in den letzten zehn Jahren getan?

(Jürgen Mehlfeldt CDU: Gar nichts!)

– Das ist völlig zutreffend. An der hochprekären Lage hat sich damals wie heute nichts geändert. Nach wie vor bilden sich kilometerlange Rückstaus vor den Schranken, Autofahrer fahren Schleichwege durch Wohngebiete, die Anwohner müssen mit höherem Lärm und Umweltbelastungen leben, weil an einer der meistbefahrenen Bahnstrecken Deutschlands die Schranken zu Spitzenzeiten bis zu 45 Minuten geschlossen bleiben.

Besonders problematisch wirkt sich die Trennwirkung für die Feuerwehr, insbesondere die neue Wache in Tonndorf und die Rettungsfahrzeuge, die dort stationiert sind, aus. Die Nachteile für die Umwelt durch entsprechende Schadstoffemissionen habe ich eben erläutert. Trotz eines aufwendigen Sicherheitssystems, das ja auch kostenträchtig ist, ist das Unfallrisiko an den Schranken noch erheblich. Die schweren Folgen aus Zusammenstößen von Straßenfahrzeugen und Schienenfahrzeugen sind uns aus anderen Ländern, insbesondere aus anderen Bundesländern hinreichend bekannt. Es ist nicht auszudenken, wenn es an diesen Bahnübergängen zu einem schweren Unglück kommt. Dann tragen Sie Mitverantwortung.

Von den 14 vorgesehenen Bauprojekten im Rahmen der Aufhebung sind innerhalb von zehn Jahren – das muß man sich einmal verdeutlichen – gerade drei umgesetzt: Der

(Ralf Niedmers CDU)

- A vierspurige Ausbau der Brücke Holstenhofweg war die erste – der Abbruch der alten zweispurigen und der Bau einer neuen vierspurigen Brücke war dem Grunde nach auch keine besondere Anforderung –, die Fußgänger- und Radfahrertunnel in der Luetkensallee und am Tonndorfer Weg waren die zweite beziehungsweise die dritte Maßnahme.

(Wolfgang Baar SPD: Und was war mit der Scharbeutzer Straße?)

– Diese Maßnahme hat mit den von mir genannten Maßnahmen nichts zu tun; sie ist getrennt zu betrachten, Herr Baar. Lesen Sie das Konzept nach, dann werden Sie die Weisheit finden.

Die wichtigsten Kreuzungsprojekte wie die Übergänge an der Tonndorfer Hauptstraße und am Sonnenweg als gefährliche Nadelöhre, die Übergänge I und II in der Hammer Straße in Marienthal sowie die Oldenfelder Straße in Rahlstedt blieben bis zum heutigen Tag unberücksichtigt.

(Dr. Holger Christier SPD: Fünf sind also schon fertig!)

Bereits Anfang 1997 teilte der Senat in seiner Antwort auf eine Schriftliche Kleine Anfrage mit, daß der Baubeginn für den Bereich Tonndorfer Hauptstraße und Sonnenweg im Sommer 1998 möglich sein sollte. In der uns hier vorliegenden Senatsantwort auf die Große Anfrage heißt es nunmehr, daß man sich mit der Deutschen Bahn nicht über die Art der behindertengerechten Gestaltung der Bahnsteigzugangsanlage Süd einigen konnte. Bei allem Respekt vor der Notwendigkeit eines behindertengerechten Ausbaus dieses Bahnhofes ist es völlig absurd, daß sich die Verhandlungspartner drei Jahre streiten und damit die Planung evident verzögern.

- B (Beifall bei der CDU)

Die Senatsantwort enthält zum derzeitigen Stand des planrechtlichen Genehmigungsverfahrens über den Baubeginn, die mögliche Bauzeit, zum Fertigstellungstermin und wann gegebenenfalls Kostenunterlagen seitens der Baubehörde vollständig erstellt sein werden, kein einziges Wort. Gleiches gilt für die Übergänge Hammer Straße I und II. Seit Beginn der Diskussion um die Planung ist hier von einem Tunnel die Rede, der beide Übergänge überflüssig machen soll.

(Vizepräsidentin Sonja Deuter übernimmt den Vorsitz)

Im Jahre 1996 kommen eine Verkehrsuntersuchung sowie eine Planungsstudie zu dem Ergebnis, daß eine Unterführung der Hammer Straße die verkehrstechnisch beste Lösung darstelle. Heute teilt uns der Senat mit, daß man anstatt des Tunnels und der Troglösung nunmehr den Bau einer Brücke prüfe, weil diese möglicherweise kostengünstiger sei. Man kann nicht eine Brücke bauen, die von mehr als 30 000 Fahrzeugen frequentiert wird, ohne diverse Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Hier wird es mit der Marienthaler Bevölkerung mit Sicherheit zu extremen Schwierigkeiten kommen, die das Projekt nicht befördern werden.

(Michael Fuchs CDU: Kann man wohl sagen!)

Aber die wichtigste Frage ist: Warum kommen Sie erst nach zehn Jahren zu der Erkenntnis, daß man anstatt einer Trogeine Brückenlösung anstreben will? Das erschließt sich mir nicht. Das Kostenargument hätte auch vor zehn Jahren schon gelten können und ist von daher heute nicht stichhaltig.

C Darüber hinaus bleibt für die zwei Übergänge an der Hammer Straße festzuhalten, daß noch nicht einmal ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde. Alle wissen, wie lange die Durchführung solcher Verfahren dauert; hier offenbart sich ein großes Trauerspiel.

Weiterhin ist der Planungsstand des dritten Nadelöhrs an der Oldenfelder Straße zu betrachten. Im Frühjahr 1997 gibt der Senat den Baubeginn mit Herbst 1997 an. Jetzt müssen wir erfahren, daß der Baubeginn auf Anfang 2000 verschoben wurde; nach Aussage der Deutschen Bahn AG soll er allerdings erst im Jahre 2001 stattfinden. Hier widersprechen sich die Aussagen. Bei einer geschätzten Bauzeit von dreieinhalb Jahren wird dieses Projekt in Rahlstedt frühestens im Jahre 2005 abgeschlossen sein. Das heißt, daß dieses Projekt 15 Jahre nach Beschlußfassung in die Tat umgesetzt sein wird.

(Michael Fuchs CDU: Hört, hört!)

Dies waren nur einige Beispiele der Untätigkeit und der bisweilen mangelnden Fähigkeit der Baubehörde und ihres Senators, Projekte tatsächlich stringent umzusetzen.

(Beifall bei der CDU)

Nicht nur die CDU-Fraktion hat es satt, auf ihre Anfragen stets die gleichen Antworten zu erhalten und immer wieder vertröstet zu werden. Die Anwohner, die in den betroffenen Stadtteilen leben, fühlen sich langsam verschaukelt und betrogen. Sie sind es leid, in dieser Frage immer wieder hingehalten zu werden. Herr Senator, sorgen Sie endlich dafür, daß die beschränkten Bahnübergänge verschwinden. Es kann nicht sein, daß wir noch weitere zehn Jahre darauf warten müssen, daß das Projekt in der Hammer Straße umgesetzt wird. Wir werden Sie in dieser Frage weiterhin beim Wort nehmen. Eines läßt sich schon jetzt unumwunden feststellen: Sie haben Ihren ehrgeizigen Terminplan, den Sie sich vor zehn Jahren gesetzt haben, nicht eingehalten. Das spricht nicht für Sie. – Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsidentin Sonja Deuter: Das Wort erhält Herr Dr. Lange.

Dr. Rolf Lange SPD: Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wenn man die Große Anfrage der CDU und die entsprechende Antwort des Senats liest, empfindet man dieses als hilfreich, weil sie dem Senat die Möglichkeit gibt, eine Sachstandsaufklärung über die schienengleichen Bahnübergänge im Bezirk Wandsbek zu geben. Der Senat hat umfassend geantwortet, so daß wir alle den Sachverhalt kennen müßten.

Herr Niedmers hat in dem ersten Teil seiner Ausführungen versucht, eine Grundsatzdebatte über Hamburger Verkehrspolitik nach dem Motto anzuzetteln: Wenn die Bahn und das Verkehrsministerium Planungen in Auftrag geben und diese nicht so ablaufen, wie sie sollten oder wie wir sie uns wünschten, dann hat im Zweifel immer der Hamburger Bausenator schuld.

(Ole von Beust CDU: Genau! – Frank-Thorsten Schira CDU: Wer sonst?)

Das ist zwar momentan aufgrund der Ausführungen der Handelskammer aktuell, aber ich glaube, die CDU wird sich wieder beruhigen.

Die Fakten sind folgende: Alle Entscheidungen, die die Deutsche Bahn AG in diesem Bereich trifft, sind gemein-

(Dr. Rolf Lange SPD)

- A same Entscheidungen mit dem Verkehrsministerium und dem Finanzministerium. Erst wenn diese Entscheidungen getroffen sind, können die entsprechenden Dienststellen des Landes – in diesem Fall Hamburger Behörden – mit den Planungen beginnen. Aber bei Planungen gibt es eine Reihe von Unwägbarkeiten; das wissen diejenigen, die sich damit beschäftigen. Eine der wichtigsten Maßnahmen in diesem Bereich – diejenigen, die sich um die Wandsbeker Politik gekümmert haben,

(Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke: ... und Bezirksamtsleiter waren!)

wissen das – ist das Projekt in der Oldenfelder Straße in Rahlstedt. Ich darf einmal daran erinnern, daß die dortigen Anwohner geklagt haben.

(Wolfgang Baar SPD: So ist es!)

Es waren nicht irgendwelche bösen Sozialdemokraten oder die Grünen, die das Projekt verhindern wollten. Das waren ehrenwerte Bürger. In einem Rechtsstaat ist es nun einmal so, daß Projekte lange brauchen, wenn Beschwerden vor Gericht anhängig sind. In diesem Fall hat es drei Jahre gedauert, bis 1999 die Klage endgültig zurückgewiesen wurde, so daß die Planungen weitergehen konnten und die Realisierung im März dieses Jahres beginnen kann. Das bedauern wir, aber das ist rechtsstaatlich.

Im übrigen möchte ich eine grundsätzliche Bemerkung zum Verschleppen und Verzögern von Planungen machen. Wenn ich an die Geländeerweiterung für den Bau des Airbus und an die Rolle der CDU in den Elbvororten in dieser Angelegenheit denke, fällt mir dazu viel ein.

(Beifall bei der SPD)

- B Ein weiteres Beispiel ist das Stellmoorer Tunneltal. Wir sind doch alle froh, daß dieses Tal unter Naturschutz gestellt worden ist. Wenn man ein Gebiet unter Naturschutz stellt, durch das eine Bahn fährt und in dem zwei beschränkte Bahnübergänge vorhanden sind, dann sind das besondere Anforderungen an die Planung, die Zeit kostet. Am Dassau- und Nornenweg haben sich die Planungen in der Vergangenheit erheblich verändern müssen, weil die Schwierigkeiten größer geworden sind.

Oder nehmen Sie die Hammer Straße. Ich habe dort circa 35 Jahre gewohnt und kenne mich deswegen gut aus. Es ist durch den Autoverkehr nicht angenehm, dort zu wohnen, weil die Autos oft direkt vor der Tür stehen und nicht weiter vorankommen. Im August 1998 – da gab es in Bonn noch keine rotgrüne Regierung –

(Elke Thomas CDU: Das waren noch Zeiten!)

hat die Deutsche Bahn AG und nicht etwa der böse Bau-senator neue Untersuchungen gefordert. Das hat zu Verzögerungen der Planungen geführt.

Ich möchte noch einmal im Telegrammstil die Sachstände nennen, denn wir sind viel weiter, als es den Anschein hat: Der vierspurige Ausbau der Holstenhofwegbrücke ist abgeschlossen. Das ist eine gewaltige Baumaßnahme gewesen. Die Brücke ist inzwischen selbstverständlich, sollte hier aber noch einmal erwähnt werden. Die Fußgänger- und Radfahrerunterführungen unter der Bahntrasse in der Luetkensallee und am Tonndorfer Weg sind fertiggestellt beziehungsweise abgeschlossen. Die Freigabe erfolgte im Dezember 1999. Zur Hammer Straße I und II habe ich Ihnen erläutert, warum es plötzlich von seiten der Bahn AG

neue Überlegungen gibt. Die Planungen für die Fußgänger- und Radfahrerunterführungen unter der Bahntrasse in der Claudiusstraße – Verlagerung des Kraftfahrzeugverkehrs auf die Hammer Straße – sowie für Schloßgarten läuft durch den Bezirk. Für die Fußgänger- und Radfahrergewässerunterführung in der Dammwiesenstraße ist das Planfeststellungsverfahren im Gange; die Bauzeit wird circa eineinhalb Jahre betragen. Für die Straßenunterführung unter die dann angehobenen Bahngleise in der Tonndorfer Hauptstraße – der Gleiskörper muß für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr angehoben werden – läuft das Planfeststellungsverfahren; die Bauzeit beträgt circa vier Jahre. Das gemeinsame Planfeststellungsverfahren für die Straßenunterführung der Bahntrasse unter dem Sonnenweg läuft; die Bauzeit beträgt circa vier Jahre. Einer der schwierigsten Bereiche ist der in der Oldenfelder Straße. Hier geht es um zwei Tunnel, nämlich um den in der Amtsstraße und den sogenannten ZOB-Tunnel sowie um die Straßenverbindung Doberaner Weg–Heestweg mit der neuen Busanlage; ein Planfeststellungsbeschuß liegt vor. Eine vorgebrachte Klage wurde glücklicherweise abgewiesen, so daß der Beschuß seit dem 14. September 1999 bestandskräftig ist. Noch im März dieses Jahres soll voraussichtlich mit den Bauarbeiten begonnen werden; die Bauzeit beträgt circa dreieinhalb Jahre. Den Dassau- und den Nornenweg habe ich bereits erwähnt; dort laufen die Variantenuntersuchungen durch den Bezirk. Die Planungen für die Straßenunterführung für den Kraftfahrzeugverkehr unter der Bahntrasse in der Jenfelder Straße wurden noch nicht aufgenommen, weil erst die Arbeiten in der Tonndorfer Hauptstraße und im Sonnenweg abgeschlossen sein müssen; ähnliches gilt für den Pulverhofsweg.

Wenn wir uns Mühe geben und Punkt für Punkt die einzelnen Maßnahmen betrachten, dann wissen wir, warum es hier oder dort nicht so schnell vorangegangen ist, wie wir es uns alle erhofft haben.

Planungen in diesen gewaltigen, nicht nur technischen, sondern auch finanziellen Dimensionen sind schwierig.

(Ralf Niedmers CDU: Seit zehn Jahren wird schon geplant!)

Ich habe heute noch einmal mit dem Bezirksamt Wandsbek Kontakt aufgenommen, um nachzufragen, ob die Planungen – soweit es das Bezirksamt angeht – mit dem nötigen Ernst vorangetrieben worden sind. Ich möchte dazu ein Zitat aus der Feder des Bezirksamtes nennen:

„Die Schwierigkeiten in den gemeinsamen Planungen und Abstimmungen werden dadurch verdeutlicht, daß seit der gemeinsamen Vereinbarung zur Beseitigung der Bahnübergänge 85 Koordinierungsgespräche stattgefunden haben.“

(Ralf Niedmers CDU: In zehn Jahren läppert sich was zusammen!)

Bei einem so gewaltigen Volumen muß viel koordiniert werden, und das passiert auch. Wir bewegen uns in keinem Kommandostaat, in dem von oben angeordnet wird, was zu tun ist. Diese Staaten gibt es, aber Deutschland gehört nicht dazu, sondern wir leben in einem demokratischen Rechtsstaat. Leider ist es in einem solchen Staat so, daß erhobene Einwendungen letztendlich auch vor Gericht ausgetragen werden müssen. Das dauert leider seine Zeit, aber wir alle wollen in keinem anderen Staat leben. – Herzlichen Dank.

(Beifall bei der SPD)

C

D

A **Vizepräsidentin Sonja Deuter:** Das Wort erhält Dr. Martin Schmidt.

Dr. Martin Schmidt GAL: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Die übliche Reihenfolge der Redner und die Tatsache der rotgrünen Koalition machen die Sache für mich heute ziemlich leicht. Ich muß nämlich nicht das wiederholen, was mein Vorredner gesagt hat.

(Karl-Heinz Warnholz CDU: Doch, den Fahrradunnel!)

Er hat ausführlich und sehr genau dargestellt, was in den einzelnen Abschnitten dieses Großprojektes geschah beziehungsweise noch geschehen wird. Damit ist eigentlich schon alles gesagt.

(Dietrich Wersich CDU: Also, vor zwei Jahren hätten Sie zu dem Thema noch ganz anders geredet!)

Ich möchte zu diesem Thema zusätzlich noch einen weiteren Aspekt betonen: Der gesamte Ausbau wird nach seiner Fertigstellung fast ausschließlich den Autoverkehr fördern, wenn nicht endlich der Schienenverkehr von Hamburg nach Lübeck und insbesondere die S-Bahn-Linie S 4 von Hamburg nach Ahrensburg neu organisiert wird.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Deswegen bin ich eindeutig für diese Ausbaumaßnahme, obwohl sie zunächst eine Förderung zugunsten des Autoverkehrs ist.

(Ralf Niedmers CDU: Na, super!)

Denn nur mit dieser Maßnahme läßt sich die zwingend notwendige Verbesserung des Schienenverkehrs von Hamburg in Richtung Nordosten verbessern. Deswegen wünsche ich mir natürlich auch, daß das bald geschieht. – Vielen Dank.

B

(Beifall bei der GAL)

Vizepräsidentin Sonja Deuter: Das Wort erhält Frau Sudmann.

Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke: In Anbetracht der Aufmerksamkeit des Plenums frage ich mich, ob die meisten Abgeordneten diese Debatte als beschränkt oder mehr als beschränkt empfunden haben. Aber das dürfen Sie gern selbst entscheiden.

(Frank-Thorsten Schira CDU: Immer fangen Sie so an!)

– Das hilft doch, denn Sie hören mir zu.

Herr Schmidt hat bisher den einzigen wichtigen Punkt genannt: Sinn machen der Ausbau und die Aufhebung der niveaugleichen Bahnübergänge nur, wenn wir davon beim öffentlichen Personennahverkehr profitieren können und die Bahnstrecke der S 4 verbessert und elektrifiziert wird. Das ist der SPD und der CDU allem Anschein nach nicht aufgefallen.

Einen Punkt haben wir hier ganz sicher auch vergessen, der die Straßen nach der Aufhebung der Bahnübergänge betrifft. Wenn Tunnel vorhanden sind, können Sie sicher sein, daß es in etlichen Straßenzügen wesentlich mehr Verkehr geben wird. Herr Niedmers sprach den Sonnenweg an. Gerade hier wird es wesentlich mehr Verkehr geben. Ich bezweifle, daß wir den zusätzlichen Verkehr in dieser Straße begrüßen sollten. Sie wissen genauso gut wie ich, daß im Sonnenweg ein Kind tödlich verunglückt ist,

als es von einem Auto überfahren wurde. Über das, was wir tun können, um den immer mehr auf die Straßen drängenden Autoverkehr zurückzuführen, werden wir noch viel mehr streiten müssen. Darüber können wir intelligente Streitgespräche führen, aber nicht über das bisherige Thema.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Vizepräsidentin Sonja Deuter: Das Wort hat Herr Senator Wagner.

Senator Eugen Wagner: Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Auch ich hätte es begrüßt, wenn das Projekt schneller vorangekommen wäre. Aber bitte rufen Sie sich in Erinnerung: Die damals abgeschlossene Rahmenvereinbarung war schon nicht ganz einfach. Wir waren drei Partner: Der Bund, die DB und die Stadt Hamburg. Lange Zeit gab es ein Hin und Her, wer welchen Kostenanteil trägt. Heute haben wir es – darauf möchte ich hinweisen – nicht mehr mit drei Vertragspartnern zu tun, sondern die DB hat sich noch einmal in unterschiedliche Gesellschaften unterteilt, so daß es mehr sind.

Sie zeigen Unverständnis über die Forderungen der DB. Ich möchte auf einen Gesichtspunkt hinweisen: Die DB AG und ihre Untergesellschaften achten jetzt sehr viel stärker auf betriebswirtschaftliche Notwendigkeiten beziehungsweise wirtschaftliche Erfordernisse. Natürlich gibt es im Laufe von Planfeststellungsverfahren gerade in Ballungsgebieten auch Erkenntnisse, einiges anders oder besser zu machen. Daraus ergeben sich dann Forderungen, die sowohl vom Partner DB und ihren Untergesellschaften, aber auch aus der Kommunalpolitik und vom Bund kommen. Hier sollte man sich nichts vormachen.

In einem Ballungsgebiet wie Hamburg, in dem wir uns quasi auf der Pelle sitzen, ist ein Planfeststellungsverfahren leider – und das bedauere ich außerordentlich – nicht schneller durchzuführen. Alle Informationen, die mir vorliegen, lauten: Es liegt nicht daran, daß jemand schläft oder keine Lust hat, sondern es gibt immer wieder neue Erkenntnisse, die es zu untersuchen gilt, beziehungsweise ist zu prüfen, ob vielleicht ein besserer Weg gegangen werden könnte. Denn die Durchführung solcher Baumaßnahmen geschieht nicht provisorisch, sondern sie sind auf Jahrzehnte und länger angelegt und sollen den Menschen helfen. Deswegen muß hier vernünftig und sorgfältig herangegangen werden.

Noch einmal: Meine Mitarbeiter und ich würden es begrüßen, wenn man hier schneller vorankäme. Aber vor dem Hintergrund der Umweltverträglichkeit oder von Klageverfahren beim Planfeststellungsverfahren Oldenfelder Straße haben wir keine Handhabe für eine Beschleunigung. Das soll keine Entschuldigung sein, sondern ich möchte nur um Verständnis bitten. Wenn sich jeder in seinem eigenen Bereich umsieht, würde er, wenn ihm geplante Maßnahmen nicht passen, zum Griffel greifen oder zum Rechtsanwalt gehen, um sich dagegen zu wehren. Das ist die Lage. Wenn Sie mir das nicht glauben, lade ich Sie in meine Behörde ein. Wir können Ihnen dies alles zeigen, es ist kein Geheimnis, sondern es sind Vorhaben, die wir per Knopfdruck leider nicht einseitig befehlen oder anordnen können. – Danke schön.

(Beifall bei der SPD und der GAL)

Vizepräsidentin Sonja Deuter: Das Wort erhält Herr Fuchs.

C

D

A (Dr. Holger Christier SPD: Ein Fuchs braucht keinen Tunnel, der braucht einen Bau!)

Michael Fuchs CDU:* Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Sehen Sie mir nach, daß ich mich noch einmal zu Wort melde. Aber wir Wandsbeker sind hinsichtlich dieses Themas sehr sensibilisiert.

Herr Senator, die Botschaft höre ich schon. Nie im Leben würde ich Ihnen Unglaubwürdigkeit vorwerfen, das kann man gar nicht. Sie haben nach meiner Auffassung in dieser Frage vor einigen Jahren sicherlich noch eine andere Meinung vertreten, die sehr viel klarer und deutlicher in Richtung Beseitigung der niveaugleichen Bahnübergänge ging. Herr Dr. Lange hat als ehemaliger Wandsbeker Bezirksamtsleiter eine hervorragende Arbeit geleistet. Gleichwohl gestatten Sie mir, Sie daran zu erinnern, daß Sie im Kerngebietsausschuß einmal gesagt haben, die Schranken seien ein deutlicher Beitrag zur Verkehrsberuhigung in der Hammer Straße. Dieses war für lange Zeit die Haltung der Sozialdemokraten.

(Barbara Duden SPD: Das ist aber schon lange her!)

– Natürlich ist das lange her. Das ist ja der Punkt, Frau Duden. Gerade weil es so lange her ist und wir diesbezüglich immer wieder klagen und an den Senat herantreten, ist das ein Ärgernis.

Wir hätten von Ihnen erwartet, Herr Senator, daß Sie viel eher den Knoten durchgeschlagen hätten. Den Ausführungen von Herrn Niedmers ist im wesentlichen nichts hinzuzufügen und nicht zu widersprechen. Die Schranken in Wandsbek sind nicht nur ein verkehrspolitisches Ärgernis, sondern sind – in aller Deutlichkeit – ein verkehrspolitischer Anachronismus. Es ist unerträglich, daß täglich mehrfach Wartezeiten bis zu einer halben Stunde in Kauf genommen werden müssen, weil sich in der Hammer Straße kilometerlange Staus bilden

B

(Barbara Duden SPD: Wo denn das?)

und diese für die Anwohner – wie Herr Niedmers das ausgeführt hat – zu einer erheblichen Belastung führen.

(Glocke)

Vizepräsidentin Sonja Deuter (unterbrechend): Entschuldigen Sie, Herr Fuchs. Ich möchte Sie darauf hinweisen, daß Sie dauernd die Mikrofone verstellen. Die sind aber nicht zu verstellen. Das geht – genauso wie auch Schranken heutzutage per Knopfdruck betätigt werden – per Knopfdruck am Rednerpult.

Michael Fuchs (fortfahrend): Man könnte sagen: Wanderer, kommst du nach Wandsbek, sage ihnen, du hast uns, wie es Senator Wagner befahl, vor den Schranken stehen gesehen.

(Holger Kahlbohm SPD: Seit wann wandern Sie?)

Es ist wirklich allerhöchste Zeit. Gestatten Sie mir noch eine Bemerkung zu Ihrer verkehrspolitischen Einstellung. Ich habe das Gefühl, Herr Senator, daß Sie einen deutlichen Schwenk – das müssen Sie vielleicht auch – in die grüne Richtung gemacht haben. Es wirkt natürlich sehr modern. Sie haben gesagt, daß es keine neuen Trassen gäbe, bestehende sollen nicht auch noch durch den Wegfall von Schranken optimiert werden. Sie haben sich auch gegen die Sünden der fünfziger und sechziger Jahre ausgespro-

chen. Da befinden Sie sich in bester Gesellschaft mit anderen Sozialdemokraten.

C

Es sollte allen bekannt sein: Wenn die Sünden der Vergangenheit nicht begangen worden wären, wären wir schon vor 15 Jahren mit dem Individualverkehr am Ende der Fahnenstange angekommen. Das wissen Sie und auch wir; deswegen sagen wir das so deutlich. Statt dessen sind von Ihnen nur Akzente, auf die Herr Dr. Lange schon stolz hingewiesen hat, im Brückenbau gesetzt worden. Wandsbek hat einen Tunnel und eine Brücke erhalten; in Eimsbüttel wurden auch noch zwei Brücken gebaut, zunächst eine für die Fußgänger, die andere später für Radfahrer. Die CDU-Fraktion empfiehlt: Bauen Sie noch eine für Männer und noch eine für Frauen, eine für Spaziergänger mit und ohne Hund, bis Sie sieben Brücken gebaut haben. „Über sieben Brücken sollst du geh'n und an Wandsbeks Schranken lange steh'n!“ – Danke.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsidentin Sonja Deuter: Das Wort hat Herr Senator Wagner.

Senator Eugen Wagner: Ich kann verstehen, daß Sie als Lokalmatador

(Michael Fuchs CDU: Bin ich gar nicht!)

eine solche Rede halten, nur hat sie mit der Realität nichts zu tun. Und damit müssen Sie sich auseinandersetzen. Sie dürfen nicht der Versuchung erliegen, wenn Sie einiges in der Verkehrspolitik nicht verstehen, damit einen Schwenk in eine gewisse Richtung zu verbinden.

(Volker Okun CDU: Ihnen fällt auch nichts Neues mehr ein!)

Natürlich ist die Entwicklung nicht stehengeblieben. Man muß sich mit den Realitäten auseinandersetzen, daß es zum Beispiel mehr Kraftfahrzeugverkehr gibt und daß die Menschen zur Mobilität in einer Metropole eine andere Einstellung bekommen haben.

D

Was die Bahnübergänge angeht, stimme ich mit diesen Menschen überein. Ich stimme aber nicht mit Ihnen überein, denn da habe ich meine Zweifel. Aber das liegt nicht an dem Schwenk, den ich vielleicht vorgenommen habe, sondern daran, daß Sie immer angestrengt in die falsche Richtung schauen.

Wir sind dafür, daß diese Bahnübergänge möglichst schnell umgebaut werden. Es ist von verschiedenen Kollegen gesagt worden, warum diese Notwendigkeit besteht. Von einem Punkt müssen Sie sich aber lösen: Wir haben es hier mit drei Vertragspartnern zu tun: Mit der Freien und Hansestadt Hamburg einschließlich der bezirklichen Gremien, die auch etwas dazu zu sagen haben, mit dem Bund, der seine eigenen Ansichten hat, und mit der DB AG, die unterschiedliche Gesellschaftsformen hat und mit der damaligen Deutschen Bundesbahn außer dem Namen DB nichts mehr gemein hat. In bezug auf die Zielsetzung, Umsetzung und Kostenpläne ist dieses Unternehmen viel bewußter geworden. Das fordern Sie doch immer von den Unternehmen. Also können Sie uns das bei dieser Gelegenheit nicht vorwerfen.

Es funktioniert hier nichts auf Knopfdruck und mit Knotendurchschlagen, sondern es geht um handfeste Interessen. Hamburg möchte diese Projekte natürlich möglichst schnell fertigbauen. Wenn Hamburg im internationalen UNO-Lotto gewonnen hätte, könnte alles bezahlt werden, Geld spielte

(Senator Eugen Wagner)

A keine Rolle und es könnte sofort losgelegt werden. Aber wir befinden uns nicht in dieser Situation. Das bedeutet, daß wir sowohl die verkehrlichen Erfordernisse als auch die Betriebstechnik und die Kostenübernahme unter einen Hut bringen müssen.

Es hört sich gut an, wenn Sie mich zum Durchschlagen des Knotens auffordern, aber es gibt nichts zum Durchschlagen, sondern es müssen Gespräche geführt werden. Je schneller man gemeinsam redet und Kompromisse erzielt, um so besser. Manchmal ist es aber nicht mit Kompromissen getan, weil der andere nicht will. Dann muß neu überlegt werden, was seine Zeit dauert.

Gehen Sie davon aus, daß wir aktiv sind, und helfen Sie uns, daß wir schlanke Wege für eine Projektrealisierung finden. Ich möchte mich hier nicht über die Kommunalpolitik beschweren, aber trotzdem gibt es Dinge, über die man nur den Kopf schütteln kann. In der Klage zum Projekt Oldenfelder Straße fordern zum Beispiel angebliche Mitglieder eines Bürgervereins – ich habe nichts gegen Bürgervereine, sondern ich spreche von der lokalen Klage – auf der einen Seite, daß die Maßnahme in der Oldenfelder Straße schnell beendet werden solle, und wünschen sich noch ein Parkhaus, auf der anderen Seite klagt aber ein einzelnes angebliches Mitglied dieses Vereins dagegen. Man wundert sich doch über die Schizophrenie gewisser Bevölkerungsgruppen. Das darf man offen sagen, denn das fördert die Klarheit. Von daher helfen Sie mir. Dadurch geht alles schneller, aber mit Druckknopf und Knotendurchschlagen geht es leider nicht.

(Beifall bei der SPD und der GAL)

B **Vizepräsidentin Sonja Deuter:** Weitere Wortmeldungen zu diesem Tagesordnungspunkt liegen nicht vor.

Dann kommen wir zu Punkt 8: Große Anfrage der GAL über die Kosten der Hamburger Drogenpolitik.

**[Große Anfrage der GAL:
Kosten der Hamburger Drogenpolitik
– Drucksache 16/3225 –]**

Für diese Vorlage beantragt die SPD-Fraktion eine Überweisung an den Gesundheitsausschuß. Wer wünscht hierzu das Wort? – Das Wort hat Herr Zamory.

Peter Zamory GAL: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! „Prohibition ist nicht nur unnützlich, sie schadet“, so titelte im Mai 1997 der „Spiegel“, als er die Studie eines Bochumer Wirtschaftswissenschaftlers vorstellte, der im Auftrag des hessischen Justizministeriums einmal durchgerechnet hat, was der vergebliche Kampf gegen das verbotene Heroin jährlich in der Bundesrepublik kostet.

Herr Hartwig aus Bochum hat damals dargestellt, daß allein, um das Heroinverbot durchzusetzen, ein Versuch, der nur punktuell gelingt, bei der Polizei Kosten in Höhe von 480 Millionen DM entstehen läßt. Sehr viel teurer ist die polizeiliche Verfolgung der Kriminalität, die Süchtige begehen. Das sind 1,2 Milliarden DM. Ein weiterer Punkt ist der durch die Beschaffungskriminalität entstehende Sachschaden von über 3,2 Milliarden DM durch die entwendeten Gegenstände. Die Arbeit der Justiz zur Aburteilung der Beschaffungskriminalität kostet 515 Millionen DM. Die bestraften Täter verbringen im Jahr fast vier Millionen Tage im Gefängnis. Das kostet 827 Millionen DM. Im Vergleich zu der Verfolgung sind die Ausgaben von 602 Millionen DM für

Drogenberatung, Entgiftung und Krankenhausaufenthalte verhältnismäßig gering. C

Die Investitionen von 25 Millionen DM, die in die Prävention und in die Forschung gesteckt werden, sind verschwindend gering. Es wird eine etwas makabere Rechnung aufgestellt: Jeder Bundesbürger stellt ökonomisch einen Produktivfaktor dar, also schlagen sich Krankheit und Tod der überwiegend jungen Süchtigen als Wertschöpfungsverlust mit 6,7 Milliarden DM jährlich zu Buche. Insgesamt kommt Herr Hartwig auf eine Summe von 13,7 Milliarden DM, die jährlich als Schaden nur durch die Illegalisierung von Heroin in der Bundesrepublik entstehen. Das muß, denke ich, zum Nachdenken Anlaß geben. So unmöglich, wie es ist, seine Kriterien auf Hamburg direkt runterzubrechen, war es doch Anlaß der Großen Anfrage der GAL, zu den Kosten der in den Koalitionsvereinbarungen vereinbarten vier Säulen Hamburger Drogenpolitik Transparenz zu schaffen, was Prävention, Überlebenshilfe, Therapie und auch die Repression in Hamburg kostet.

Die herrschende Logik der Drogen- und Suchtpolitik, in der wir uns bewegen müssen, besteht in der Einteilung in legale und illegale Drogen. Dieser müssen wir uns beugen, egal, ob wir es für sinnvoll halten oder nicht. Ich mache keinen Hehl daraus, daß ich diese Einteilung für nicht sinnvoll halte. Insofern sind wir auch durchaus erfolgreich in Hamburg bei der Umsetzung dieser vier Säulen. Das soll nicht in Frage gestellt werden, aber ich möchte doch einmal die Gelegenheit benutzen, einen Moment innezuhalten und zu sehen, was wir hier in Hamburg aufgrund dieser herrschenden Lage tun und ob es wirklich letztlich sinnvoll ist. In Frage gestellt wurde es nicht durch die GAL oder durch mich, sondern vor vielen Jahren durch den ehemaligen Bürgermeister Voscherau, der vehement für die massenhafte Heroinvergabe, Originalstoffvergabe an Süchtige gekämpft hat, was jetzt endlich langsam Realität wird. D

(Beifall bei Dr. Dorothee Freudenberg GAL)

Wir haben in Hamburg als erste Säule Prävention vereinbart. Die Antwort des Senats sagt uns, daß dafür jährlich etwa 8 bis 10 Millionen DM ausgegeben werden, wenn man auch die Suchtforschung in die Prävention hineinrechnet. Für die Überlebenshilfe, das heißt die Gesundheitsräume und den Spritzentausch, stehen circa 10 Millionen DM zur Verfügung. Für die Therapie, stationär und ambulant, werden circa 35 Millionen DM ausgegeben.

Jetzt zum Punkt Repression, den Teil in der Großen Anfrage, der am schlechtesten beantwortet ist oder vielleicht auch am schwierigsten zu beantworten war. Die Polizei gibt ihre Kosten in der Verfolgung von Kriminalität im Sucht- und Drogenbereich mit 34 Millionen DM an. Die Gerichte benennen ihre Kosten mit 2,4 Millionen DM, wobei die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen, die Durchführung der Gerichtsverfahren, im Mittelpunkt stehen. Aber diese Angaben sind unvollständig.

Was den Bereich Justiz, das heißt den Strafvollzug, anbelangt, kann man unsererseits nur hochrechnen. Da werden uns die Antworten nicht gegeben.

Wenn man aber davon ausgeht, daß in Hamburg jährlich 2887 Straftäter in Hamburger Gefängnissen einsitzen und davon 35 Prozent drogenabhängig sind, kommt man auf eine Zahl von 1010 Drogenabhängigen, die jährlich in Hamburgs Gefängnissen einsitzen. Ein Tag in Hamburger Gefängnissen kostet 176 DM. Dies mit 1010 und 365 Tagen multipliziert ergibt eine Summe von insgesamt 65 Millionen DM. Es ist klar, daß diese Drogenabhängigen nicht nur

(Peter Zamory GAL)

- A wegen BtM-Delikten einsitzen, sondern natürlich auch wegen anderer Straftaten. In dem Sinne ist das sehr weit hochgerechnet. Nehmen wir nur die 14,5 Prozent Häftlinge, die direkt wegen BtM-Delikten einsitzen, kommen wir auf die Zahl von 418 Häftlingen pro Jahr. Das multipliziert mit dem Tagessatz und den Jahrestagen ergibt eine Summe von knapp 27 Millionen DM. Insgesamt kann man sagen, daß der Bereich Repression in Hamburg zwischen 60 bis 100 Millionen DM liegt, das heißt, mindestens genauso hoch ist wie das, was wir für das Suchthilfesystem im Rahmen des Haushaltes der BAGS ausgeben. Da muß die Frage erlaubt sein, ob das überhaupt eine sinnvolle Kosten-Nutzen-Relation ist.

Ich möchte diese Säulen wissenschaftlichen Erkenntnissen gegenüberstellen, wie sie auf einem internationalen Drogen- und Suchtpolitik-Kongreß im UKE im letzten Oktober vorgestellt wurden. Dort sind Thesen genannt worden, die eigentlich schon länger bekannt, aber trotzdem sinnvoll sind, noch einmal wiederholt zu werden. Die Droge macht süchtig – das ist unbestritten –, aber die Illegalisierung der Drogen tötet und verelendet. Das ist ein wichtiger Unterschied. Der militärische Krieg, den die USA zum Teil in Südamerika gegen Drogenbarone und Drogenanpflanzer geführt haben, ist gescheitert. In den Teilen der USA, wo zum Beispiel Cannabis legalisiert wurde, ist es nicht zum Anstieg des Konsums dieses Genußmittels gekommen. Deshalb ist unserer Meinung nach ein Umdenken nötig. Das ist ein langsamer, gesellschaftspolitischer Prozeß, den ich mit dieser Diskussion, die wir dann in den Ausschüssen fortsetzen, mitinitiiieren möchte, nämlich zu fragen, ob das, was wir tun, wirklich sinnvoll ist oder ob wir nicht die herrschende Logik überdenken und auch verändern müssen. Die konservative Schweiz ist dort mit gutem Beispiel vorgegangen. In zwei Volksabstimmungen sind die Originalstoffvergaben, was Heroin anbelangt, deutlich bestätigt worden. Der Nationalrat in der Schweiz hat eine Kommission einberufen, die jetzt darüber nachdenkt, das dortige Betäubungsmittelgesetz durch ein Suchthilfegesetz zu ersetzen, wo jede einzelne Rauschsubstanz bewertet wird und der Umgang im öffentlichen Raum geregelt wird, aber die Einteilung, hier legale, dort illegale Drogen, verlassen wird. Das ist ein Weg, über den es sich auf jeden Fall lohnt, weiter nachzudenken.

- B Die Konsequenzen, die in Hamburg gezogen wurden, sind für mich ein Schritt in die richtige Richtung. Das ist das Heroinprogramm mit immerhin 300 Probanden, was jetzt im Herbst dieses Jahres starten wird. Ich bin der Meinung, daß auch weiter darüber nachgedacht werden muß, welche anderen Originalstoffe kontrolliert abgegeben werden müßten. Es geht nicht um die generelle Freigabe, daß jede Droge überall frei zu kaufen ist, aber wir müssen uns überlegen, wie wir über die kontrollierte Abgabe von Originalstoffen die Menschen aus der Verelendung holen beziehungsweise sie gar nicht erst verelenden lassen. Das ist auch im gesamtgesellschaftlichen Interesse der nichtsüchtigen Bürgerinnen und Bürger.

Die Konsequenzen, die in Hamburg gezogen wurden, sind für mich ein Schritt in die richtige Richtung. Das ist das Heroinprogramm mit immerhin 300 Probanden, was jetzt im Herbst dieses Jahres starten wird. Ich bin der Meinung, daß auch weiter darüber nachgedacht werden muß, welche anderen Originalstoffe kontrolliert abgegeben werden müßten. Es geht nicht um die generelle Freigabe, daß jede Droge überall frei zu kaufen ist, aber wir müssen uns überlegen, wie wir über die kontrollierte Abgabe von Originalstoffen die Menschen aus der Verelendung holen beziehungsweise sie gar nicht erst verelenden lassen. Das ist auch im gesamtgesellschaftlichen Interesse der nichtsüchtigen Bürgerinnen und Bürger.

(Beifall bei Lutz Jobs REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Dazu gehört auch die Problematisierung oder letztlich Freigabe von Cannabis, das kein Betäubungsmittel, sondern ein Genußmittel und weniger schädlich als Alkohol ist. Wir werden diese Dinge im Innenausschuß, im Gesundheitsausschuß und im Rechtsausschuß weiter diskutieren, und ich hoffe, daß wir da zu neuen Erkenntnissen und neuen Schritten kommen werden. – Danke.

(Beifall bei der GAL und vereinzelt bei der SPD)

C

Vizepräsidentin Sonja Deuter: Das Wort erhält Herr Dr. Schäfer.

Dr. Martin Schäfer SPD: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Herr Zamory, es ist bekannt, daß die Kosten für die Schäden, die durch illegalen Drogenkonsum entstehen, höher sind als alle anderen Kosten, die dadurch entstehen, daß man ein Drogenhilfesystem aufbaut, daß man repressive Maßnahmen und präventive Maßnahmen vorhält. Die Frage ist nur, wie man das quantifiziert. Mittlerweile gibt es da eine Unmenge von Modellen, nicht nur aus Hessen – vor etwa fünf Jahren –, sondern auch von einer rein theoretisch arbeitenden Forschergruppe in Wien, die auch zu dem Ergebnis kommt, daß sich jede Mark, die präventiv angelegt wird, rechnet. Das sind alles Modellannahmen, die man entweder als richtig akzeptiert oder hinterfragen muß.

Im Zuge der Anfrage, die Sie gestellt haben, konnte allerdings leider nicht herausgearbeitet werden, welche Kosten dabei entstehen, denn dort kann als Antwort nur stehen, welche Etatansätze die Freie und Hansestadt für das Drogenhilfesystem vorhält. Es ist sehr schwer, im präventiven oder repressiven Bereich Meßbares vorzuweisen, zumal im Zusammenhang mit repressiven Maßnahmen auch alle Folgekosten der Illegalisierung des Schwarzmarktes mitberücksichtigt werden müßten, und damit sind wir dann wieder in Modellrechnungen. Das alles eingehend zu diskutieren wäre in der Tat sinnvoll. Insofern freue ich mich auch auf die Diskussion in den entsprechenden Ausschüssen. Ich fürchte nur, daß wir aufgrund des Datenmaterials, das ungenau bleiben wird, auch nicht allzuweit zu Ergebnissen kommen werden.

D

Das in der Anfrage zugrunde gelegte Säulenmodell ist die Grundlage der Hamburger Drogenpolitik. Eine haushaltsmäßige und kostenspezifische Zuordnung einzelner Maßnahmen oder Leistungen zu einer dieser vier Säulen Prävention, Überlebenshilfe, Therapie und Repression ist damit allerdings nicht beabsichtigt. So ist unsere Drogenpolitik nicht ausgelegt und unser Haushalt leider auch nicht strukturiert, weil viele Maßnahmen, die auch drogenpolitischer Art sind, in übergreifende Maßnahmen eingebettet sind und insofern nicht unmittelbar zugeordnet werden können.

Weiter ergeben sich Probleme im Hinblick auf die Vergleichbarkeit verschiedener Rechenmodelle. Abgesehen davon, daß die hessischen Zahlen wirklich alt sind, muß man sich zunächst darüber verständigen, welche Maßnahmen, Einrichtungen und Leistungen in den jeweiligen Regionen unter die beschriebenen Säulen gehören. Aber auch dann, wenn wir neue Zahlen aus den angeführten Vergleichsregionen hätten und die Zusammensetzungen der einzelnen Säulen abgeglichen wären, würde das noch keinen allzu großen Erkenntnisgewinn bringen, denn es bedürfte dann auch noch der Feststellung, ob die lokalen Situationen vergleichbar sind. So ist Hamburg meiner Ansicht nach kaum vergleichbar mit Zürich. Die Schweiz ist ein vergleichbar kleines Land, in dem man landesweit viel besser abgestimmte Maßnahmen eingeführt hat als in der Bundesrepublik, wo Hamburg isoliert kaum so tätig werden kann wie Zürich im Zusammenhang mit dem ganzen Land Schweiz.

Auch wenn sich Teilbereiche der jeweiligen Drogenpolitik hinsichtlich ihrer Ähnlichkeit bewerten lassen und sich an-

(Dr. Martin Schäfer SPD)

A hand dieses Vergleichs auch Entscheidungen für drogenpolitische Vorgehen treffen und begründen lassen, geben die globalen grundsätzlichen Entscheidungen im Hinblick auf einen Kostenvergleich wenig her, denn es ist damit noch nichts über die Qualität der Drogenarbeit gesagt, sondern lediglich über die Kosten. Bei der Bewertung eines erfolgreichen Umgangs mit der Drogenpolitik machen Kosten aber nur einen Aspekt aus. Das Wesentliche ist die Qualität. Qualitativ gute Arbeit kann hohe Kosten verursachen und dennoch preiswert sein.

Nehmen wir das Beispiel eines Gesundheitsraumes. Die billigste Lösung besteht darin, Drogenkranken räumlich die Möglichkeit zu geben, unter hygienischen Gesichtspunkten Drogen zu konsumieren. Doch ist es auch die qualitativ bessere Alternative, gibt es nicht auch Argumente dafür, den Betroffenen in allen Gesundheitsräumen gleichzeitig Beratung und Hilfe anzubieten, was wir in Hamburg ja auch tun? Das verursacht selbstverständlich mehr Kosten als etwa in Frankfurt, wo ein anderer Ansatz gefahren wird.

Aus der Beantwortung dieser Anfrage geht klar hervor, daß Hamburg zur Lösung der Drogenproblematik mehr als die im Haushalt der BAGS für den Bereich Drogen und Sucht vorgesehenen 59 Millionen DM einsetzt. Das folgt schon aus der Tatsache, daß nicht allein diese Behörde mit dem Thema Drogen befaßt ist. Das wird auch aus der Fragestellung deutlich, die die Aufwendungen anderer Behörden mit einbezieht. Diese zu quantifizieren – das wird ebenfalls aus der Antwort deutlich und haben Sie selbst auch ausgeführt, Herr Zamory –, ist kaum möglich. Es gibt viele indirekte Effekte von Maßnahmen und Leistungen, die nicht zielgerichtet im Zusammenhang mit Drogen und Sucht angeboten beziehungsweise unternommen werden. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Prävention oder für den repressiven Bereich. Dies schmälert zwar die Ausdruckskraft der abgefragten Zahlen erheblich, mindert aber keineswegs die Wirkung der betreffenden Maßnahmen. So wirft diese Anfrage insbesondere im Zusammenhang mit der Vergleichbarkeit von Zahlen Fragen auf, die dann in der weiteren Bearbeitung in den Ausschüssen geklärt werden können. – Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsidentin Sonja Deuter: Das Wort erhält Herr Beuß.

Wolfgang Beuß CDU: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Die vorgelegte Große Anfrage enthält meines Erachtens viel Quantität, aber wenig Qualität.

(Beifall bei Dietrich Wersich CDU)

Das dokumentiert auch die Präsenz des Senats heute zu diesem Thema.

(Thomas Böwer SPD: Von Ihrer Fraktion, Herr Kollege!)

Von Herrn Zamory wurde das Säulenmodell so großartig hochgehalten. Wenn ich das richtig verstanden habe, sind daran die unterschiedlichsten Senatoren beteiligt: der Innensenator, die Schulsenatorin und die Justizsenatorin. Ich freue mich, daß wenigstens die Sozialsenatorin hier ist und versucht, eine Säule dieses Bereiches hochzuhalten. Angesichts dieses großen Problems, das wir seit Jahrzehnten in der Stadt haben, ist das in bezug auf die Anfrage, die alle diese Ressorts betrifft, ein relativ kümmerliches Ergebnis, genauso wie die Anfrage selbst.

Herr Zamory, als Sie diese Anfrage zur Debatte angemeldet haben, habe ich mich gefragt, was Sie damit heute eigentlich bezwecken wollen. Jeder zweite Satz auf sicherlich gut gemeinte Fragen von Ihnen lautet in dieser Anfrage: „Kann nicht quantifiziert werden“, „Kann so nicht ermittelt werden“, „Ist nicht in der Zeit möglich“ und so weiter. Es sind Fragezeichen über Fragezeichen, die auch in der Antwort offenbleiben. Trotzdem haben Sie diese Anfrage zur Debatte angemeldet. Ich habe mich gefragt, weshalb, und Sie haben heute die Antwort gegeben. Sie kommen einmal wieder mit Ihrem Allheil- und glückselig machenden Mittel und fangen an, über die Form der Ausweitung der Legalisierung von harten und weichen Drogen zu diskutieren. Das ist im Zusammenhang mit dieser Ihrer Großen Anfrage völlig am Thema vorbei.

Dann haben Sie im repressiven Bereich die Justiz angeführt. Zum Beispiel, daß das Risiko, daß Leute, die als Nichtsüchtige dort reinmüssen, süchtig werden, sehr groß sei. Gerade deshalb sollten Sie Ihr Augenmerk insbesondere auf diese spezielle Problematik legen und nicht darauf, wie die sowieso Süchtigen eine vernünftige Betreuung bekommen.

Herr Dr. Schäfer, bei Ihrer Rede hat mir gefehlt, daß Sie ein besonderes Augenmerk auf den Präventionsansatz legen. Der Präventionsansatz ist nach wie vor derjenige, der unser größtes Zutun verdient, weil nämlich von vornherein gerade über diesen Ansatz Drogenabhängigkeit vermieden werden kann und muß. Was war also das Ziel dieser Anfrage und ihrer Senatsantworten? Mir ist das nicht klar. Das Ganze ist ein kümmerliches Ergebnis, das hier vorgelegt worden ist. Die Anfrage dokumentiert in meinen Augen auch die nach wie vor bestehende Planungs- und Konzeptionslosigkeit in der Drogenpolitik dieser Stadt, und zwar nicht innerhalb eines einzelnen Etats oder Ressorts, sondern auch innerhalb der Behörden. Es wird hier ein bißchen etwas gemacht, dort ein bißchen etwas gemacht, es wird versucht, ein bißchen zu koordinieren, aber der Kompetenzwirrwarr, wie wir immer wieder sehen, ist nicht nur in der täglichen Praxis der Drogenhilfe, der Drogenbekämpfung vorhanden, sondern dieser Wirrwarr dokumentiert sich inzwischen auch im Zahlenbereich, der nämlich ein Zahlenschwung im Drogenbereich ist.

(Beifall bei der CDU und Heiterkeit bei Thomas Böwer SPD)

Die politische Vorgehensweise, eine Strategie, fehlt in vielerlei Dingen in dieser Stadt. Die Ausgangslage ist klar. Bei der Analyse streiten sich inzwischen nicht nur seit ein paar Stunden, sondern seit Jahrzehnten die Leute darüber, wie man diese Sache mit den richtigen Maßnahmen in den Griff bekommt. Das hat Herr Zamory heute noch einmal eindrücklich ausgeführt: Macht Schluß mit der Trennung von illegalen und legalen Drogen. Alles legal machen, dann wird die Transparenz größer. Ich wage gerade unter dem Präventionsaspekt zu bezweifeln, ob Ihr Ansatz so richtig ist, aber darüber können wir im Ausschuß sicherlich noch trefflich diskutieren.

Was mir allerdings große Sorge bereitet, ist, daß die Kostentransparenz in dieser Problematik absolut nicht gegeben ist. Es muß doch möglich sein, den Mitteleinsatz irgendwie nachvollziehen zu können. Ich habe den Eindruck, keiner blickt wirklich durch. Dies ist eigentlich ein Spiegelbild angesichts des Zuwendungsdschungels, den wir in der BAGS sowieso durch den PUA in den letzten Jahren schon festgestellt haben. Die Anfrage ist eine schallende Ohrfeige für die Finanztransparenz der Behörde und

(Wolfgang Beuß CDU)

- A des Gesamtsenats. Ich würde mir wünschen, daß die Fraktionen gemeinsam im Ausschuß versuchen, Licht in das Dunkel zu bringen und zu klären, welche Ausgaben insgesamt im Drogenbereich dieser Stadt im Haushalt an welcher Stelle vorhanden sind.

Es ist ein finanziell großer Drogenhilfe- und -bekämpfungsbereich, der zu Recht aus staatlichen Mitteln finanziert wird. Aber diese Millionen DM, die hier aufgewendet werden – und durch die Anfrage und die Antworten wird nicht deutlich, wo diese Gelder landen –, dürfen nicht unkontrolliert im Schlund einer undurchschaubaren Drogenpolitik verschwinden. Deswegen wäre es interessant, wenn sich der Rechnungshof einmal dieser Frage annehmen würde, um zu klären, wo sich die Mittel der einzelnen Behörden zur Drogenhilfe und -bekämpfung im einzelnen im Haushalt befinden und wohin sie letztlich mit welchem Erfolg fließen. – Vielen Dank.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsidentin Sonja Deuter: Das Wort erhält Herr Jobs.

Lutz Jobs REGENBOGEN – für eine neue Linke: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Vorweg eine Anmerkung zur Struktur der Großen Anfrage. Es hat mich ein bißchen überrascht, daß jetzt auch die Drogenpolitik der GAL vier Säulen hat. Neben Prävention, Überlebenshilfe, Therapie setzt auch ihr jetzt auf Repression, also auf Unterdrückung, denn nichts anderes heißt ja Repression. Repression mit Hilfeleistungen gleichzusetzen, zeugt dann auch von einem nicht ganz unerheblichen Sinneswandel.

(Peter Zamory GAL: Das stand alles im Koalitionsvertrag! – Dr. Martin Schmidt GAL: Den hast du schon mal gebilligt! – Dietrich Wersich CDU: Das haben Sie nicht gemerkt! Das war vorher schon immer so!)

- B Das ist keine Große Anfrage der Koalition, sondern das ist eine Große Anfrage der GAL-Fraktion. Aber daraus wird auch deutlich, Paradigmenwechsel scheinen in der Hamburger Drogenpolitik auf Regierungsebene ansteckend zu sein.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Ansonsten wird mit der Anfrage eine nicht ganz uninteressante Fragestellung aufgeworfen. Herr Zamory hat das relativ eindeutig referiert. Nur die Antworten kommen als Nebelkerzen daher. Herr Beuß, das Dunkel würde ich dieses Mal nicht unbedingt in der BAGS suchen, sondern das Dunkel ist da mehr die Innen- und die Justizbehörde, die offenbar überhaupt nicht in der Lage sind, vernünftige Zahlen dazu herauszugeben.

Auch wenn es wenig konkrete Zahlen gibt, kann der Eindruck nicht verwischt werden, daß die Situation in Hamburg nicht anders ist als in der Schweiz oder in Hessen. Selbst ohne die Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Folgekosten wird auch in Hamburg für Verfolgung, für Vertreibung, für Wegsperrungen der Drogenkonsumenten mehr Geld ausgegeben als für Hilfen, Therapie und Prävention.

Der Präventionsarbeit der Landesstelle, der Schulen und anderer stehen beispielsweise 8,5 Millionen DM zur Verfügung. Demgegenüber stehen 34,5 Millionen DM für Verfolgung und Kontrolle durch die Polizei. Diese Tendenz wird nicht besser, sondern die Schere zwischen Verfolgung und Prävention öffnet sich immer weiter. Das deutet auch an, wie die ehemals durchaus fortschrittliche Hamburger Dro-

genpolitik mit viel Raum für Prävention und akzeptierte Hilfsangebote zum üblichen preußischen repressiven C
Mainstream verkommt.

Zur Situation in den Knästen habt ihr schon einiges gesagt. 35 Prozent der Häftlinge sind Menschen, die entweder selber Drogen konsumieren oder möglicherweise zum überwiegenden Teil durch Beschaffungsverbrechen hineingekommen sind. Daraus gibt es einen Weg, der auch richtig aufgezeigt worden ist. Natürlich ist es allerhöchste Zeit, das Verbot eher harmloser Rauschmittel, wie Cannabis und Marihuana, aufzuheben

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

und Heroin an alle, die es brauchen, kontrolliert abzugeben. Das würde die Knäste leerer machen, das würde die Beschaffungskriminalität binnen kürzester Zeit minimieren

(Dietrich Wersich CDU: Dann wären wir alle Probleme los, nicht!)

und die Konsumenten vor weiterer Verelendung und Kriminalisierung bewahren, und darum geht es doch bei diesem Thema. – Danke.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke – Präsidentin Ute Pape übernimmt den Vorsitz)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Herr Zamory.

Peter Zamory GAL: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Ziel der Anfrage war eigentlich, Klarheit zu schaffen, was das, was wir in Hamburg hier vereinbart haben, wirklich kostet, und dieses transparent für uns und den Bürger zu machen. Das haben wir nicht in der Vollständigkeit bekommen.

(Dietrich Wersich CDU: Nicht einmal ansatzweise!)

Darüber sind wir auch enttäuscht. Aber der Punkt ist, daß gerade die Punkte, die die BAGS zu vertreten hat, eigentlich am deutlichsten und klarsten waren und Justiz- und Innenbereich Schwierigkeiten hatten, ihren Teil aufzulisten.

(Dietrich Wersich CDU: Tja, deshalb fehlen die Senatoren!)

Herr Beuß, ich frage mich, ob Sie die Anfrage wirklich richtig gelesen und verstanden haben. Es ging uns darum gegenüberzustellen, was Repression – und dazu sind wir nach Recht und Gesetz verpflichtet – kostet gegenüber dem, was wir an Hilfsmaßnahmen tun.

(Wolfgang Beuß CDU: Nur das Ergebnis fehlt!)

Wenn man das gegenüberstellt und hochrechnet, wie wir es gemacht haben – und das sind immerhin Annäherungswerte, und vielleicht bekommen wir in den Ausschüssen noch etwas mehr heraus, um es noch deutlicher zu machen –, zeigt das den alltäglichen Wahnsinn dessen, was die jetzige Gesetzeslage hergibt. Diesen Wahnsinn schrittweise zu ändern – das ist wahrscheinlich ein gesellschaftlicher Prozeß von 20 bis 30 Jahren, aber der muß ja irgendwann einmal anfangen –, halten wir für sinnvoll und notwendig. Dazu sollte ein Initialpunkt heute durch diese Diskussion gesetzt werden.

Herr Beuß, daß Sie das benutzen, um jetzt auf einzelne Punkte der Hamburger Drogenpolitik unqualifiziert herumzuhacken, da kann man Ihnen wirklich nur sagen: Kehren Sie vor Ihrer eigenen Tür. Ich sagte bereits in der letzten Debatte, daß die Städte Essen und Düsseldorf entgegen der ursprünglichen Zusage aus dem Heroinprogramm aus-

(Peter Zamory GAL)

A gestiegen sind. Es deutet sich an, daß am kommenden Freitag im Bundesrat das Gesetz zur Legalisierung der Gesundheitsräume an den Stimmen der CDU aus Hessen und Berlin scheitert. Das sind Dinge, wo Sie vor Ihrer eigenen Tür kehren können.

(Beifall bei der GAL und der SPD – Petra Brinkmann SPD: So ist es!)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Frau Senatorin Roth.

Senatorin Karin Roth: Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Drogenpolitik in Hamburg – das ist heute schon mehrmals gesagt worden – basiert auf vier Säulen: Prävention, Therapie, Überlebenshilfe und auch Repression und das im Zusammenwirken. Um aber gleichzeitig Gegenläufigkeiten weitgehendst zu vermeiden, muß man auch sehen, wofür man das Geld ausgibt. Insofern ist es richtig, daß in diesem Zusammenhang mehr Transparenz für alle Beteiligten an diesem Prozeß wichtig ist.

Die Balance, die wir in den einzelnen Bereichen haben, soll auch gewährleisten, daß vor allen Dingen die suchtkranken Menschen entsprechend ihren Notwendigkeiten behandelt werden. Das heißt vor allen Dingen auch, daß wir genau sehen, ob es zwischen dem illegalen und dem legalen Bereich stimmt und ob wir die richtigen Prioritäten setzen. Diese Gratwanderung, die wir heute schon diskutiert haben, ist zwar auch ein finanzielles Problem, aber vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Behandlung von illegalen und legalen Drogen natürlich auch ein gesellschaftliches. Das wissen wir, und Sie, Herr Zamory, haben noch einmal deutlich darauf hingewiesen.

B Warum die Auflistung der einzelnen Positionen und deren Zuordnung so schwierig ist, ergibt sich nicht nur daraus, daß wir in den einzelnen Behörden sehr unterschiedliche Einsatzüberlegungen haben. Wir wissen, daß es für die unterschiedlichen Säulen – Therapie im legalen, aber auch im illegalen Bereich – noch andere Kostenträger gibt, beispielsweise Krankenkassen und Rentenversicherung. Man kann hier nicht so klar abtrennen wie beim Polizeieinsatz, in dem gleichzeitig legale oder auch illegale Drogen mit aufgenommen werden. Von daher gibt es in einigen Bereichen sehr viele Schnittstellen, und es ist notwendig, daß wir zu einer besseren Kostenzuordnung kommen. Gleichwohl weiß ich, daß wir in meiner Behörde erste erfolgreiche Schritte getan haben, um die Quantifizierung und die Zuordnung zu den einzelnen Bereichen zu verbessern.

Mit der Einführung von einheitlichen Dokumentationsystemen und der Entwicklung von Ziel- und Leistungszahlen machen wir diesen Versuch und wollen damit mittelfristige Erkenntnisse erreichen. So wird zum Beispiel gesagt, die im einzelnen Segment der Suchtprävention bereitgestellten 8,5 Millionen DM seien zu wenig. Aber gleichzeitig muß man wissen, daß die Krankenkassen Suchtprävention organisieren und der Hamburger Senat dies beispielsweise im Schulbereich – das haben Sie, Herr Beuß, gesagt – und in der Jugendarbeit miteinander verbinden müßte. Dies geschieht zum Teil durch ganz konkrete Projekte. Insofern sagen die 8,5 Millionen DM zum Thema Suchtprävention nicht alles aus, sondern sie sind nur eine Teilmenge des Gesamten. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig zu sehen, daß es nicht alles ist, was hier genannt worden ist, sondern sehr viel mehr. Das gilt auch für die Suchttherapie, für die wir 34 Millionen DM aufgewendet haben. Wir wissen, daß insbesondere die Krankenkassen,

aber auch die Rentenversicherungsträger für diesen Bereich sehr viel mehr Geld aufwenden. Denken Sie an die Entgiftung und an die Entwöhnung von alkoholabhängigen Menschen, die vor allem von den Krankenkassen übernommen wird.

Wie können wir es besser machen, damit wir zu einer besseren Kostenanalyse kommen? Es wird derzeit länderübergreifend daran gearbeitet, zwischen Rentenversicherung, Krankenkassen und den einzelnen Behörden eine einheitliche Definition und vergleichbare Zahlen zu erreichen. Das ist wichtig.

Für den Bereich Repression sind im legalen und illegalen Bereich 34,4 Millionen DM angegeben worden, aber das allein wird nicht ausreichen, denn die Bereiche Staatsanwaltschaft, Strafvollzug und Gerichte müssen noch hinzukommen. Insofern hat die Große Anfrage dazu geführt, daß wir noch einmal intern darüber nachdenken, wie wir das Thema Dokumentation verbessern können. Gleichzeitig sehen Sie, daß auf Bundesebene versucht wird, hier zu einer besseren Transparenz zu kommen. Gleichwohl ist es einerseits eine Frage der Kosten und andererseits eine Frage der Ergebnisse und der Wirkung der Maßnahmen. Dazu gehört vor allen Dingen das Thema der Qualitätssicherung, das auch ausgeführt worden ist. Hierüber haben wir in den letzten Monaten und Wochen bereits differenziert berichtet. Wir können aufgrund unserer Basisdokumentation sagen, daß wir zunehmend mehr abhängige Menschen in der Stadt erreichen und unser differenziertes Suchthilfesystem dazu führt, daß die Menschen diese Hilfe annehmen, insbesondere in den Drogenkonsumräumen. In diesem Zusammenhang – Herr Zamory hat das eben schon gesagt – wird am Freitag im Bundesrat für Hamburg eine sehr wichtige Entscheidung getroffen. Nun wäre ich sehr froh gewesen, wenn Herr Ole von Beust jetzt im Plenum wäre. Dann hätte ich ihm gesagt, wir erwarten von ihm, daß sich die Hamburger CDU auf Bundesebene engagiert, weil sie auch in Hamburg immer mehr Gesundheitsräume fordert. Herr von Beust, setzen Sie sich beispielsweise bei dem Ministerpräsidenten von Hessen, Herrn Koch, dafür ein, daß er sich am Freitag nicht der Stimme enthält, sondern dazu beiträgt, mit seiner Stimme den Weg für eine gesetzliche Änderung freizugeben, mit der dann die Duldung von Gesundheitsräumen in Hamburg möglich wird. Wenn wir das nicht erreichen und im Bundesrat die Gesetzesänderung an der Haltung der CDU scheitert, bedeutet das für Hamburg einen großen Einschnitt im Bereich der Gesundheitsräume. Wenn das eintritt, sollte die Hamburger CDU – bezogen auf dieses Thema – nicht nur vorsichtiger werden, sondern vor allen Dingen auf der politischen Ebene in Bonn dazu beitragen, daß das klappt. Ansonsten müßten wir überlegen, wie wir in Hamburg gemeinsam nach vorne kommen. Ich sehe sehr wenig Spielräume, aber die Spielräume, die wir haben, sollten wir gemeinsam nutzen. Ich bin sehr gespannt, wie sich die CDU in Hamburg verhält, nachdem das Desaster auf Bundesebene schon einmal organisiert worden ist.

(Beifall bei der SPD und der GAL)

Präsidentin Ute Pape: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Die SPD-Fraktion wünscht eine Überweisung an den Gesundheitsausschuß zur federführenden Beratung und zur Mitberatung an den Rechtsausschuß und den Innenausschuß. Ich gehe davon aus, daß ich diese Überweisungen gemeinsam abstimmen lassen kann. Wer möchte so überweisen? – Gegenprobe. – Das war einstimmig.

(Präsidentin Ute Pape)

- A Tagesordnungspunkt 37: Antrag der Gruppe REGENBOGEN über Reduzierung krank machenden Verkehrslärms.

**[Antrag der Gruppe REGENBOGEN – für eine neue Linke:
Verkehrsplanung für die Anwohner/innen:
Reduzierung krank machenden Verkehrslärms
– Drucksache 16/3714 –]**

Wer wünscht das Wort? – Das Wort hat Frau Sudmann.

Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke: Der Titel des Antrags ist sogar noch etwas länger. Er heißt: Verkehrsplanung für Anwohnerinnen und Anwohner.

Zwei Drittel aller Bundesbürgerinnen fühlen sich durch Lärm, der aus dem Straßenverkehr kommt, belästigt. Die Zahl der Hamburgerinnen und Hamburger, die durch Verkehrslärm gesundheitlichen Beeinträchtigungen ausgesetzt sind, dürfte sicherlich in die Zehntausende gehen. Ich sage „dürfte“, weil es hierzu bisher kein eindeutiges Zahlenmaterial gibt. Aber vor kurzem ist der Schallimmissionsplan für Altona öffentlich vorgestellt worden.

(Dr. Martin Schmidt GAL: Vor drei Jahren!)

Da konnte man erkennen, wie laut es in verschiedenen Straßen ist und wie viele Menschen von Verkehrslärm beeinträchtigt sind.

Was ist das Schlimme am Verkehrslärm? Vielleicht ist Ihnen auch mittlerweile bekannt, welche gesundheitlichen Folgen durch Verkehrslärm entstehen. Das sind zum einen Schlafstörungen – die treten hier im Parlamentslärm nicht so oft auf, gibt es aber auch –, es gibt Beeinträchtigungen des Blutdrucks, es gibt auch eine Erhöhung der Reizbarkeit, der Aggressivität, denn wer schlecht schläft, ist auch nicht so ausgeruht.

B

Diese gesundheitlichen Risiken betreffen natürlich besonders die Anwohnerinnen und Anwohner lauter und verkehrsbelasteter Straßen. Die Wohnungen an diesen lauten Straßen können nicht so teuer vermietet werden. Deswegen ist der Verkehrslärm vor allen Dingen auch ein Problem von Menschen mit niedrigem Einkommen, die nämlich auf diese preisgünstigen Wohnungen angewiesen sind. Man kann dann im Endeffekt nur feststellen, es gibt in dieser Stadt eine räumlich ungleiche und vor allem ungerechte Verteilung von Lebensqualität. Dieser ungerechten Verteilung von Lebensqualität muß mit kurzfristig entlastenden Maßnahmen für die Anwohnerinnen und Anwohner begegnet werden.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Welche Maßnahmen kann man treffen, um den Verkehrslärm zu reduzieren? Da gibt es eine ganze Palette. Zum einen wird der Verkehr leiser, wenn er nicht so schnell fährt. Also kann man die Tempo-30-Zonen – Herr Polle nickt – auch weiter auf die Hauptverkehrsstraßen ausweiten. Man kann, was in Berlin zum Beispiel gerade in einem Modellversuch gemacht wird – da ist Berlin weiter als Hamburg –, nächtliche Durchfahrtsverbote für Lkws erlassen, was sicherlich für viele Menschen ein gewaltiger Ruhegewinn wäre. Nicht zu vergessen sind der Rückbau von Straßen und Straßenverkehrslenkungsmaßnahmen.

Was keine Maßnahme zur Reduzierung des Verkehrslärms ist, möchte ich der Umweltbehörde erzählen. – Wenn Herr Wagner jetzt Herrn Porschke nicht so sehr ablenkt, bekommt Herr Porschke das auch mit. – Die Umweltbehörde

hat nämlich unter der Überschrift „Für Lärm ein offenes Ohr!“ eine wunderbare Pressemitteilung veröffentlicht, in der sie alle möglichen Lärmquellen aufzählt. Da heißt es:

C

„Wer gerne bei offenem Fenster schläft, aber durch nächtlichen Straßen- und Fluglärm gestört wird, kann die Frischluft auch durch einen geräuschlos arbeitenden Lüfter hereinlassen – und den Lärm einfach aussperren.“

Bestechend einfach. Es ist aber überhaupt nicht bestechend einfach für die Menschen, die ich vorhin gerade erwähnt habe, die wenig Geld haben und sich keinen Lüfter kaufen können. Aus Sicht der Umweltbehörde finde ich es nicht bestechend, wenn sie dazu aufruft, mehr Energie zu verschwenden, außer sie versucht, den Atomstrom besser an den Mann oder an die Frau zu bringen. Ich muß doch an der Ursache ansetzen und nicht an der Wirkung, und die Ursache ist der Lärm, der durch den Straßenverkehr entsteht.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Wenn ich mir in Hamburg allerdings die aktuelle Diskussion um den autofreien Alibitag und insbesondere die teilweise panischen Reaktionen der SPD dazu ansehe, merke ich wieder, wie notwendig die Debatte um gesundheitliche Risiken des Straßenverkehrs ist. In Hamburg müssen beide leben können – da müßten Sie mir alle zustimmen –, sowohl die Menschen an den Straßen als auch der notwendige Verkehr auf den Straßen. Bisher wird jedoch immer nur gefordert, daß vor allem die Menschen, die dort wohnen, Beeinträchtigungen hinnehmen müssen. Wenn unser Nachbar, die Handelskammer, sagt, daß ein autofreier Tag die Axt an den Stamm des Wirtschaftsstandorts legt, kann man nur entgegenn, die heutige Verkehrspolitik legt die Axt an die Gesundheit der Hamburgerinnen und Hamburger. Das darf nicht sein.

D

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Wir schlagen in unserem Antrag drei Schritte vor. Der erste Schritt: Die Nachtruhe ermöglichen! Damit wesentlich mehr Menschen eine vom Verkehrslärm möglichst unbeeinträchtigte Nachtruhe haben können, sind die am stärksten verlärmten Straßenabschnitte kurzfristig mit entsprechenden Maßnahmen zu entlasten. Der zweite Schritt geht weiter, da geht es um eine generelle Reduzierung des Verkehrslärms. Wir erwarten, daß die sogenannten Schallimmissionspläne „Straße“ für Hamburg erstellt werden, damit man erkennen kann, in welchen Bereichen die am stärksten belasteten Straßen sind, um dort anzufangen und dann sukzessive weiter fortzuschreiten.

Der dritte Schritt wird sich von selbst ergeben, nämlich die Rückgewinnung der Straße als Lebensraum. Straßen mit weniger Verkehr und mit weniger Lärm werden wieder mehr Aufenthaltsqualität bieten. Nachbarschaftliche Klönschnacks werden ebenso wieder möglich sein wie das Spielen von Kindern. Die Menschen werden die Straße wieder als einen Teil ihres Lebensraums zurückgewinnen.

Lassen Sie uns eine Verkehrsplanung für Anwohnerinnen und Anwohner machen. Weniger Lärm ist mehr Gesundheit, und das hat Hamburg dringend nötig.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Herr Polle.

Rolf Polle SPD: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Frau Sudmann hatte insofern recht, als zuviel Lärm krank macht. Sie haben medizinisch zutreffende Fakten

(Rolf Polle SPD)

A aufgezählt. Man könnte vielleicht noch hinzufügen, daß eine zwanzigprozentig höhere Wahrscheinlichkeit besteht, einen Herzinfarkt zu bekommen, wenn der Schallpegel auf 66 dB (A) steigt. Diese Probleme haben die Umweltbehörde und der Hamburger Senat insgesamt erkannt. Deswegen – darauf wies Frau Sudmann hin – gibt es Untersuchungen für Schallimmissionspläne in Altona, aber auch in Hamburg-Nord. Die Umweltbehörde hat das also in Arbeit.

Nach Auskunft der Umweltbehörde sind, nachdem diese Pläne abgeschlossen sind, als nächstes Lärmmessungen an Hauptverkehrsstraßen geplant. Auch das ist also in Arbeit, hier ist man aktiv. Insofern ist Punkt B.1. überflüssig, als es bereits gemacht wird.

Frau Sudmann wies bereits auf den Berliner Modellversuch zur Minderung von Verkehrslärmimmissionen hin. Dieser Modellversuch läuft jetzt aus. Ende März soll es nach Auskunft aus Berlin wissenschaftliche Untersuchungsergebnisse geben, die folgendes schreiben: Die Folgen sind nicht nur, wie man jetzt schon feststellt, daß sich der Verkehrslärm deutlich verringert hat – das ist etwas Schönes –; gleichzeitig ist der Verkehr nicht weniger geworden, sondern schlicht in andere Gebiete verdrängt worden, die in den zweifelhaften Genuß von mehr Lärm gekommen sind. Ich weiß nicht, ob das ein Ziel von Verkehrspolitik ist, den Lärm nur etwas anders über die Stadt zu verteilen.

(Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke: Deswegen der Punkt drittens!)

Nach Ihrer Theorie sinken dann dort die Mieten. Das mag für die Bewohner, die viel Lärm haben, finanziell günstiger sein, aber trotzdem ist das insgesamt kein gutes Ergebnis, wenn man den Lärm entsprechend weiter über die Stadt verteilt. Insofern sind diese Punkte Ihres Antrags – Buchstabe A.3. und Buchstabe B.2. – im Moment keine Alternative.

B

Einen besonders frommen Wunsch haben Sie in der Drucksache. Ich zitiere:

„Der Senat wird aufgefordert,

1. dafür zu sorgen, daß mehr Menschen in Hamburg eine von Verkehrslärm möglichst ungestörte Nachtruhe haben können.“

Wer würde sich diesem Wunsch nicht anschließen? Wie man das macht, weiß man nicht.

(Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke: Das haben wir doch aufgeschrieben!)

Mir sind noch andere Wünsche eingefallen: Der Senat solle dafür sorgen, daß alle Hamburger mehr Einkommen haben, gesünder werden und alle Menschen Hamburgs glücklich werden. Das kann man alles unterschreiben. Aber darüber, wie man es macht, streiten wir uns, und es ist vielleicht gar nicht möglich, das zu sagen.

Es gibt noch keinen plausiblen Weg, wie man Verkehrslärm verringert, ohne daß andere Leute mehr Lärm haben. Wenn Sie Wege aufzeigen können, wäre das toll.

In Hamburg sind bereits 700 Tempo-30-Zonen eingerichtet. Damit bewegt sich Hamburg in der Bundesrepublik an der Spitze. 45 Prozent des Straßennetzes betrifft das. Auch da haben wir eine Spitzenstellung. In Hamburg wird etwas getan, um durch Verlangsamung des Verkehrs in Wohngebieten den Verkehrslärm entsprechend zu reduzieren.

Wenn wir wollen, daß bei den Autofahrern weiterhin eine Akzeptanz für Tempo 30 herrscht, dürfen wir sie nicht auf

das ganze Stadtgebiet ausdehnen. Wir müssen weiterhin Hauptverkehrsstraßen haben, auf denen die Menschen in ihren Autos Tempo 50 fahren können, um damit auch zügig voranzukommen.

(Klaus-Peter Hesse CDU: 60!)

Andernfalls sinkt die Akzeptanz im gesamten Gebiet Hamburgs, und die Leute befürchten nur Schikane. Deswegen ist Tempo 30 nur noch begrenzt ausweitbar. Das steht auch so im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans, wie überhaupt dort die Maßnahmen Ihrer Lektüre empfohlen werden. Der Verkehrsentwicklungsplan kündigt in Szenario C an, daß es einen Rückgang der Lärmimmissionen um 8 Prozent geben wird, wenn alle diese Maßnahmen verwirklicht werden. Das erhoffen wir uns, und deswegen unterstützen wir das. Wir wissen aber auch, und darauf wiesen Sie hin – das möchte ich noch über diesen Antrag hinaus sagen –, daß es durchaus gegenteilige Vorschläge gibt. Die Handelskammer zum Beispiel hat vorgeschlagen, Ring 2 und Ring 3 großzügig und kreuzungsfrei auszubauen. Wenn das verwirklicht werden würde, würden wir weitere lärmgeplagte Anwohner haben, würde der Individualverkehr zunehmen, würde der öffentliche Personennahverkehr unattraktiver werden und entsprechende Lebensqualität in Hamburg sinken. Das werden wir auf keinen Fall tun. Wir meinen, es lohnt ein Appell an die Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt, den öffentlichen Nahverkehr zu bevorzugen, auf das Fahrrad umzusteigen oder zu Fuß zu gehen, aber bitte freiwillig und durch Einsicht in die Notwendigkeit, dann wird in Hamburg auch alles besser. Wir wollen keinen zu seinem Glück zwingen. Deswegen sagt der Verkehrsentwicklungsplan auch, wir streben an, daß der Individualverkehr um bis zu 460 000 Fahrten pro Tag verringert werden soll. Das ist der Stand von 1990. Dieses Ziel unterschreiben wir. Deswegen werden wir den Verkehrsentwicklungsplan, wie er vorliegt, unterstützen. Er zeigt die notwendigen Handlungsschritte, aber dieser Antrag nicht.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Herr Reinert.

Bernd Reinert CDU: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Es ist interessant, wenn Herr Polle schon vor den Anhörungen zum Verkehrsentwicklungsplan sagt, es ist alles richtig, was darin steht. Wenn wir mit dem Geist in die Anhörung gehen, wird es sich richtig lohnen, vier oder fünf Anhörungen zu dem Thema durchzuführen.

(Beifall bei Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Zu dem vorliegenden Antrag, Frau Sudmann: Das Ziel einer Reduzierung des Verkehrslärms ist absolut richtig, allerdings ist es – in dem Punkt muß ich Herrn Polle als Ausgleich ein bißchen recht geben – auf dem Wege nicht erreichbar. Ihr Ansatz ist falsch.

(Zuruf von Susanne Uhl REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Ich will das an einem Punkt, Frau Uhl, besonders offensichtlich machen. Wenn man diesen Antrag liest, hat man den Eindruck, als ob Lärm in Hamburg überhaupt nur von der Straße ausgeht.

(Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke: Wir können das gern noch erweitern!)

C

D

(Bernd Reinert CDU)

- A Liebe Frau Sudmann, wir haben auch erhebliche Zahlen von Hamburgern, die unter Lärm von Bahnstrecken leiden; seien es S-Bahn, U-Bahn oder andere Strecken.

(Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke: Keine Frage!)

Sie sprechen nur davon, daß Sie den Straßenlärm reduzieren wollen, um die anderen Themen kümmern Sie sich nicht. Das muß dann von den Bürgern toleriert werden.

(Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke: Das machen Sie doch mit dem Antrag!)

Sie tun in Ihrem Antrag so, als bestünde ganz Hamburg nur aus Anwohnern, die alle fürchterlich unter Verkehrslärm leiden. Es gibt eine zweite Gruppe von Menschen, die bösen Lkw-Fahrer, insbesondere die der schweren Lkws, die, nur um diese Anwohner zu ärgern, nachts immer mitten durch Hamburg fahren. Mit dem, was Sie uns hier vorschlagen, betreiben Sie in der Tat Verkehrsplanung nur für die Anwohner und Anwohnerinnen, aber eben nicht für Hamburg insgesamt.

Ein richtiger Ansatz wäre, sich die Frage zu stellen, wie wir den Verkehr so organisieren, daß die Anwohner einerseits wenig belastet sind und zweitens der Verkehr auch fließt. Da gibt es einige Möglichkeiten. Beispielsweise kann durch bauliche Maßnahmen – das ist ein ganz entscheidender Unterschied zu Herrn Polles Vorschlägen – der Verkehr auf dem Ring 2 oder auf dem Ring 3 sehr viel flüssiger abgewickelt werden. Durch Telematik kann ebenfalls dafür gesorgt werden, daß der Verkehr besser fließt. Wir haben zur Lösung dieses Problems vier Ansatzmöglichkeiten. Es gibt zum einen – das sei noch einmal ins Gedächtnis gerufen – die langfristige Perspektive, die stadtplanerische, die schon von dem früheren Oberbaudirektor Kossak angesprochen wurde. Er sagte, wir müssen uns für die Hauptverkehrsstraßen etwas einfallen lassen, was die Randbebauung angeht, wenn Wohnen dort nicht mehr zumutbar ist.

B

(Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke: Wo sollen denn alle hin?)

Die zweite Ebene ist die der Verkehrsplanung. Da liegt ein entscheidender Unterschied zu Berlin, Frau Sudmann. Wir haben in Hamburg keine Stadtautobahn, und wir haben im Gegensatz zu anderen Städten keine Ringautobahn. Wir zwingen durch das Nichthandeln des Senats den Schwerkverkehr beispielsweise durch die Stresemannstraße und durch die Kieler Straße, weil hier keine Alternative angeboten wird.

Natürlich sind diese eben genannten Straßen und viele andere hochbelastet. Aber wenn Sie auf den Hauptverkehrsstraßen Durchfahrverbote, Tempo 30 und Rückbau praktizieren, dann führt es dazu, daß der Verkehr auf die Nebenstraßen umverteilt wird und daß damit auch – Herr Polle hat darauf hingewiesen – die Nebenstraßen stärker unter Verkehrslärm leiden. Sie führen mit Ihrer Politik eigentlich den Begriff Hauptverkehrsstraßen ad absurdum.

Kommen wir damit zur dritten Ebene: den Verkehr zum Rollen bringen beziehungsweise rollen lassen. Der größte Verkehrslärm entsteht bei Beschleunigungs- und bei Abbremsvorgängen. Hier können wir bei Ampelschaltungen mit grüner Welle entsprechend speziellen Lkw-Rhythmen eine ganze Menge erreichen. Aber die Stadt kann auch noch mehr tun, und das ist der Bereich, in dem wir Herrn Senator Wagner heute nicht zum ersten Mal ein Versäumnis vorwerfen. Verkehrslärm entsteht auch dadurch, daß ein Lkw durch die Schlaglöcher knallt. Dann haben Sie jedes

Mal ein schönes „Wumms“ und zusätzlichen Verkehrslärm. Wenn der Herr Senator seine Straßen in Ordnung brächte, hätten wir auch schon einen Teil des Problems gelöst.

C

(Beifall bei der CDU)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Herr Dr. Schmidt.

Dr. Martin Schmidt GAL: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Die Hamburger Lärmverkehrspolitik ist lange keine gewesen. Sie wird vielleicht gerade eine. Deswegen teile ich nicht den Optimismus meines Koalitionspartners Polle, daß eigentlich alles gut ist. Man müßte nur die Hamburger noch auffordern, es freiwillig besser zu machen, und dann ginge das so.

Schon gar nicht kann ich akzeptieren, daß der Wunsch nach Herstellung der Möglichkeit, nachts zu schlafen, als frommer Wunsch abgetan wird, der beliebigen anderen Illusionen gleichgestellt wird.

(Beifall bei Dr. Hans-Peter de Lorent GAL und bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Das Thema ist zu ernst und auch ein Gesundheitsproblem einer Großstadt, als daß wir das auf die Weise abtun dürften. Freilich gibt es die entgegengesetzten Planungen. Die sind aber für die Stadt absolut brutal, wenn Herr Reinert uns rät, den Vorschlägen der Handelskammer zu folgen und das Wohnen an Hauptverkehrsstraßen abzuschaffen. Das wäre eine neue europäische Stadt, wenn an Hauptverkehrsstraßen nicht mehr gewohnt würde, sondern sie nur noch anderen Zwecken dienen sollte. Das können wir als Stadtplanung allgemein vorschlagen. Ich wäre gespannt auf das Echo auf der Ebene der internationalen Stadtplanung für diese Frage. Vielleicht sind Sie in der Lage, eine neue Stadt so bauen zu lassen. Es würde eine wunderbare Stadt der Begegnung werden, wenn man so plant.

D

Noch eine kleine Bemerkung an Herrn Reinert. Ich bin sofort bereit, Ihren Therapieversuch ernst zu nehmen. Sie haben ganz richtig gesagt, man muß die Autos rollen lassen, weil ein Großteil des Lärms von Brems- und Anfahrvorgängen kommt. Wissen Sie, was technisch dabei herauskäme, wenn man die Ampeln so schalten würde, daß bei einem fünf Kilometer langen Weg eines Lkws durch die Stadt möglichst wenig Brems- und Anfahrvorgänge vorkämen? Man müßte eine grüne Welle auf etwa Tempo 25 oder 30 schalten, dann könnte man das schaffen.

Höheres Tempo würde bei stark belasteten Straßen technisch unmöglich sein, weil dann sofort wieder nur das Halten an den Ampeln stattfindet. Das ist wissenschaftlich hinreichend durchgerechnet. Wir könnten uns gemeinsam überlegen, ob Sie mit dem Argument, die Autos sollen rollen und nicht dauernd halten, und ich mit dem Argument, sie sollen etwas langsamer fahren, gemeinsam ein solches Projekt befördern wollen.

(Beifall bei der GAL – Bernd Reinert CDU: Ihre Kompetenz als Altphilologe möchte ich nicht bezweifeln!)

Ich gebe zu, daß ich mich seit 20 Jahren mit dem Thema Verkehrslärm befaße und deswegen alle möglichen dicken Wälzer gelesen habe. Deswegen weiß ich nun wirklich ziemlich gut, wie das mit dem Tempo geht.

Die Bürgerschaft Hamburgs hat vom Senat in den späten siebziger Jahren eine Auflistung der lautesten Straßen Hamburgs verlangt. Dann wollte der Senat nach Wunsch

(Dr. Martin Schmidt GAL)

- A der Bürgerschaft auch einen Plan entwerfen, wie man mit diesen Straßen umgeht und was man tut, um den Verkehrslärm dort zu mindern. Das ist nie geschehen. Spätere Anfragen nach den lautesten Straßen Hamburgs sind mangels Daten bei den Behörden nicht mehr beantwortbar gewesen. Jetzt kann jeder selbst rechnen. Man braucht sich nur das Computerprogramm für Lärm und die Zahlen der Autos auf den Straßen zu beschaffen. Dann muß man noch ein bißchen die Breite der Straßen miteinbeziehen, und jeder kann sich selbst im Computer ausrechnen, wie laut es in welcher Straße ist. Daraus ergibt sich, daß es viel zu viele laute Straßen gibt und daß man dagegen etwas tun muß. Wie das zu geschehen hat, ist allerdings hochstrittig, und der Antrag von REGENBOGEN hat ein paar Maßnahmen aufgeführt. Ich finde sie nicht ausreichend. Man darf auf gar keinen Fall das Argument bringen – ein bißchen hat Herr Polle in diese Richtung geredet –, daß der ganze Verkehr zusammenbricht, wenn man überhaupt an den Lärm herangehen will. Das ist die falsche Aussage, und man muß damit aufhören, weil man sonst völlig unfähig ist, irgend etwas zu tun.

(Beifall bei Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Der Verkehrsentwicklungsplan, den Sie vor sich haben, enthält auf Seite 110/111 einen Satz, der in der Tat durch rotgrüne Zusammenarbeit entstanden ist. Da heißt es:

„Durch Immissionen des Straßenverkehrs ...“

– damit ist auch der Lärm gemeint –

„... sind einzelne Stadtteile unterschiedlich belastet. Deshalb ist es erforderlich, ohne daß der Verkehr entscheidend beeinträchtigt wird, Verbesserungen der Situation vor Ort zu erreichen.“

- B Das ist ein Programmsatz, und der muß jetzt ausgeführt werden. Der Bau- und Verkehrsausschuß, der sich des Verkehrsentwicklungsplans annimmt, hat beschlossen, eine gesonderte Anhörung zum Thema Lärm und Schadstoffe durchzuführen.

Ich gehe davon aus, daß wir in dieser Anhörung erstens erfahren, wie der Stand der Dinge in Hamburg ist, das heißt, wo die lautesten Straßen sind, und zweitens durch diese Daten in die Lage versetzt werden, auch über Vorschläge zu debattieren, was zu geschehen hat.

Ich weiß, daß das ein ganz schwieriges Thema ist, aber ich schlage vor, daß wir danach weiter darüber reden und auch über mögliche Maßnahmen debattieren. Es ist natürlich gänzlich unmöglich zu sagen, wir beschließen ab heute, daß auf all diesen Straßen der Lärmpegel um 10 Dezibel gesenkt wird; das ist für die Stadt Hamburg nicht machbar. Dennoch ist es ein Ziel der Bundesregierung, und zwar nicht nur der Bundesregierung, sondern ein internationales Ziel, dafür zu sorgen, daß der Lärm, den die Menschen an den Straßen aushalten müssen, nachts ein bestimmtes Maß nicht übersteigt. Dieses Ziel gilt auch für Hamburg, und der Senat hat es abstrakt auch immer bestätigt.

Die Aufgabe der Bürgerschaft und des Senats besteht darin, ein Programm zu entwerfen, wie man dieses Ziel in vielen Jahren annähernd erreichen kann. Ich bin davon überzeugt, und darin stimme ich Herrn Polle wieder zu, daß die vollständige Erreichung dieses Ziels ein frommer Wunsch ist; das werden wir in einer Großstadt nicht schaffen. Aber wir können weit mehr schaffen, als heute für möglich gehalten wird. Deswegen schlage ich vor, die Debatte weiterzuführen, wenn der Bau- und Verkehrsausschuß diese Anhörung gemacht hat.

(Beifall bei der GAL)

C

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Frau Sudmann.

Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke: Wir sind hochofregt, daß wenigstens einer der Debattierer verstanden hat, um was es geht, und die Vorschläge ernsthaft aufgenommen und nicht versucht hat, sie ins Reich der Wünsche oder wo auch immer hinzuschicken.

Herr Polle, Sie haben sich leider selbst widersprochen, als Sie sagten, daß im Verkehrsentwicklungsplan stehe, 8 Prozent weniger Lärm seien – mit den dort genannten, wirklich schwachen Maßnahmen – zu erreichen. Von daher würden Sie behaupten, daß der Verkehrsentwicklungsplan ein frommer Wunsch sei, und das würden Sie als gestandener Sozialdemokrat nie sagen; ziehen Sie also daraus die Konsequenzen.

Unsere Wünsche sind auch nicht fromm, sondern durchaus konkretisierbar, man muß sie nur wollen. Man muß aufhören, Verkehr immer so zu verstehen, als ob er naturgegeben Auto- oder Lkw-Verkehr sei. Es ist richtig, daß die Mobilität der Bewohnerinnen Hamburgs und genauso der notwendige Wirtschaftsverkehr gewährleistet werden muß. Das spricht aber nicht dagegen, Maßnahmen zu ergreifen, die die Lärmbelastung senken. Diese logische Verknüpfung scheint bei Ihnen einfach nicht stattzufinden.

Herr Reinert, Sie haben versucht darzustellen, warum in Berlin alles anders ist. Die Straßenverkehrsverhältnisse sind nicht so viel anders. Der Modellversuch wird gerade auf Straßen, die nicht zur Avus, nicht zum Autobahnring gehören, durchgeführt. Das einzige, was in Berlin anders ist, ist, daß die Schwarzen sogar mit in der Regierung sind. Vielleicht sollten Sie ab und zu ein bißchen nach Berlin schielen und von der CDU lernen, was man vielleicht übernehmen kann.

D

(Bernd Reinert CDU: Die machen das gerade, weil die Berliner eine Ausweichmöglichkeit haben!)

Zum Appell von Herrn Polle, zu sagen, die Leute sollten einfach vernünftig sein, wird Ihnen jede Verkehrswissenschaftlerin bestätigen, daß man immer zwei Elemente haben muß. Zum einen muß man die Leute ein bißchen in die richtige Richtung drücken, indem man ganz klar sagt, es gibt bestimmte Wege nicht mehr, die man weiterhin befahren kann, und zum anderen muß man den Leuten einen Anreiz bieten. Beides zusammen kann man sehr gut machen, und dann kommt man auch dazu, Verkehrsplanung für die Anwohnerinnen zu machen und nicht nur für die Wirtschaft, für die Handelskammer oder für welche Interessenverbände auch immer.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke und bei Farid Müller GAL)

Präsidentin Ute Pape: Wer den Antrag beschließen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Danke schön. Wer möchte den Antrag ablehnen? – Das ist eine große Mehrheit. Der Antrag ist damit abgelehnt.

Ich rufe auf den Tagesordnungspunkt 11: Große Anfrage der SPD zum Studienspektrum im Bereich Gesundheit und Pflege.

[Große Anfrage der Fraktion der SPD: Erweiterung des Studienspektrums im Bereich Gesundheit und Pflege an den Hamburger Hochschulen – Drucksache 16/3405 –]

(Präsidentin Ute Pape)

- A Diese Große Anfrage möchte die GAL-Fraktion an den Wissenschaftsausschuß überweisen. Wer wünscht das Wort? – Das Wort hat Frau Fischer-Menzel.

Helgrit Fischer-Menzel SPD:* Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Eine der Stärken Hamburger Wissenschaftspolitik ist die Schwerpunktbildung, das Erkennen und die schnelle Umsetzung von neuen Entwicklungen. Tendenzen und Notwendigkeiten in der Wirtschaft, auf dem Arbeitsmarkt und dem Bildungssektor werden ausgelotet, und dementsprechend wird reagiert. Allerdings sind Gesundheits- und Pflegewissenschaften solche Bereiche, für die eine Schwerpunktbildung dringend notwendig ist.

Dieses Gebiet wird in Zukunft von so großer Bedeutung sein, daß wir uns eine Vernachlässigung an den Hochschulen nicht leisten können und sollten. Die Leistungserbringer, die Finanziers wie die Verbände der Krankenkassen sowie die Institutionen im Gesundheitswesen, spielen heute eine andere Rolle als noch vor ein paar Jahren. Starre Strukturen werden immer mehr aufgebrochen, die Arbeit im Gesundheitssektor orientiert sich weit mehr an ökonomischen Notwendigkeiten als zuvor. Es herrscht ein verstärkter Wettbewerb zwischen den Leistungsanbietern, und die Betroffenen begleiten die Arbeit der Akteure zunehmend kritischer.

Daß es ein harter Kampf in diesem Bereich ist, zeigen uns auch die Lobbyinteressen, die immer wieder gerade in den letzten Monaten, wo es um die Reform im Gesundheitswesen ging, aneinandergerieten und versuchten, ihre Interessen durchzusetzen.

Gleichzeitig ist aber auch die wissenschaftliche Entwicklung in diesem Bereich schnell, man kann sagen rasant. Der Gesundheitsbereich läßt sich also immer weniger klassisch aufteilen in Medizin, Pflege und Sozialversicherungssystem. Die Folge ist, daß Public Health und der Bereich des Gesundheitsmanagements oder der Gesundheits- und Pflegewissenschaften verstärkt im Blickpunkt stehen.

B

Durch unsere Große Anfrage erhalten wir einen Überblick über das, was sich auf dem Gebiet der Gesundheits- und Pflegewissenschaften an den Hamburger Hochschulen tut. Darüber hinaus gibt es in Hamburg unterschiedliche Bestrebungen, neben den bereits bestehenden weiteren Ausbildungsgänge einzurichten. Aber – auch das geht aus der Großen Anfrage hervor – eine Perspektive, was den Aus- und Aufbau der angesprochenen Studiengänge angeht, läßt sich derzeit aus den Antworten nicht erkennen. Etwas weniger Ratlosigkeit, etwas weniger Zaghaftheit und mehr Mut zur hochschul- und fächerübergreifenden Kooperation dürfte es schon geben. Hamburg muß im Bereich Gesundheit und Pflege sowie Public Health ein organisiertes, übersichtliches, kompaktes und konkurrenzfähiges Angebot vorhalten.

Nun gibt es sicherlich verschiedene Wege, um einen derartigen Schwerpunkt zu bilden. Der naheliegendste ist die Einrichtung eines eigenständigen Studiengangs. Hoffnung gibt die Tatsache, daß nach Auskunft des Senats die fachlichen Kompetenzen zur Einrichtung eines Public-Health-Studiengangs etwa an der HWP vorhanden sind; es fehlt am Geld. Von 1 Million DM ist im Zusammenhang mit den Planungen an der HWP für den Studiengang Verwaltungs- und Gesundheitsmanagement die Rede, wahrhaftig kein Pappenstiel in den heutigen Zeiten. Es reicht jedoch nicht, es dabei zu belassen, dieses Faktum zu konstatieren, jetzt sind Ideen gefragt.

Gelingt es nicht, die Finanzierung an der HWP allein zu sichern, kann man auch einen anderen Weg beschreiten, die vorhandenen Ressourcen werden zusammengefaßt. Das führt dann zu einer interdisziplinären Ausbildung, die ihre besonderen Stärken hat. Wir haben Studiengänge wie zum Beispiel der des Wirtschaftsingenieurs, die das bestätigen. So könnten wir auch die Schwierigkeit umgehen, daß es einen Schwerpunkt im Gesundheitsbereich wahrscheinlich gar nicht geben kann. Zu vielfältig sind die Möglichkeiten – ich habe es eben schon ausgeführt. Außerdem widerspricht das vorhandene facettenreiche Studienangebot im Gesundheitsbereich in Hamburg der Installierung nur eines Studiengangs. Diese Studiengänge haben alle ihre eigene spezifische Ausrichtung. In vielen Fällen werden sich aber Schnittmengen ergeben. Dort finden sich die Ansatzpunkte gemeinsamer Fächer und hochschulübergreifenden Unterrichts; so ist es schon im Wege des Lehrexports vom Fachbereich Medizin der Universität an andere Fachbereiche der Uni und an andere Hochschulen. Eine gelungene Koordination und Kooperation der vorhandenen Lehrveranstaltungen brächte uns ein gutes Stück weiter, um die Ressourcen effektiv zu nutzen.

Hierfür ist die Planung in Arbeitsgruppen, an der sich mehrere Hochschulen beteiligen, ein Beispiel. So kann möglichst konsensual über Ausbildungsablauf und Ausstattung diskutiert werden. Hier sind die Hochschulen, aber auch die Behörde für Wissenschaft und Forschung gefordert. Arbeitsgruppen und Koordinationsgremien gibt es ja einige, ich weise auf das Beispiel der Hamburger Arbeitsgruppe Public Health hin; dies ist ein vernünftiger Ansatz. Die Hochschulen können so als Partner handeln und müssen sich nicht als Konkurrenten behandeln, wie es in der Vergangenheit sehr häufig der Fall war. In deren Vorstand finden sich Vertreterinnen und Vertreter der Universität, der Fachhochschule, der HWP und des sogenannten freien Bereichs. Die Voraussetzungen für eine gemeinsame Planung für die Bereiche Forschung und Lehre sind also nicht schlecht.

Diese Initiativen sind aufzunehmen und zu forcieren, um gefundene Vorschläge und Ideen umzusetzen. Indem wir dieses Thema im Wissenschaftsausschuß, so wie von uns beantragt, weiter verfolgen, können wir auch von parlamentarischer Seite helfen, das Studienspektrum im Bereich Gesundheitswissenschaften zu erweitern und vor allem zu konturieren, wie sich aus der Großen Anfrage sehr deutlich zeigt. Hier hat die Hochschullandschaft mit Sicherheit Kommunikations- und Handlungsbedarf. – Danke.

(Beifall bei der SPD und der GAL)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Frau Buitrón.

Sybill Buitrón Lübcke CDU:* Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Wir begrüßen das Anliegen dieser Anfrage, einmal einen Blick auf die Abstimmungen des derzeitigen Hamburger Lehrangebots in den Bereichen Pflege und Gesundheit zu werfen, um zum Beispiel herauszufinden, wo Koordinierungsmängel bestehen oder wo mögliches Ergänzungspotential heute noch nicht sinnvoll genutzt wird. Um diese Thematik im Detail zu beleuchten, befürworten wir auch die Überweisung an den Ausschuß. Dieser Diskussion dort will ich nicht vorgreifen, aber ich würde gerne vier Aspekte anreißen, die sich für mich aus der Senatsantwort ergeben haben.

C

D

(Sybill Buitrón Lübcke CDU)

- A Zum einen habe ich den Eindruck gewonnen, daß der Senat keine sehr qualifizierten Aussagen darüber machen kann, welche Berufsaussichten die Absolventen von Studiengängen in diesem Bereich haben. Da ist zum Beispiel in der Antwort die Rede von unklarer Nachfrageentwicklung im Hinblick auf das Angebot der Universität, oder es ist die Rede von beachtlicher Nachfrage, wenn es um die Berufsaussichten der FH-Absolventen geht. Bezogen auf den Kontaktstudiengang Sozial- und Gesundheitsmanagement der HWP sollen erste Ergebnisse über die Praxisbrauchbarkeit erst zu Beginn des kommenden Sommersemesters vorliegen. Das ist eine eher vage Auskunft, die für mich die grundsätzliche Frage nahelegt, in welchem Umfang und welcher Art wir den Ausbau oder die Weiterentwicklung von Lehrangeboten in diesem Bereich überhaupt sinnvoll vorantreiben können.

Zum zweiten kann man der Antwort entnehmen, daß der Senat sich nicht – auch das klang eben schon an – an einer optimalen Abstimmung der Studienangebote mit anderen norddeutschen Hochschulen beteiligt. Natürlich liegt es in der Eigenständigkeit der Hochschulen, hamburgintern oder über die Grenzen hinaus mit anderen Hochschulen in Kontakt zu stehen – was auch geschieht – und sich selbst dann auch um die inhaltliche Koordination oder Abstimmung untereinander zu kümmern. Ich finde allerdings, daß zumindest für den norddeutschen Raum eine regional übergreifende politische Lenkung gar nicht schaden könnte. Gerade unter dem Aspekt des sinnvollen Ressourceneinsatzes und der damit verbundenen Notwendigkeit, Lehrangebotsschwerpunkte zu setzen, wäre eine Art institutionalisiertes Involvement auf der Ebene der Kultusminister bestimmt nicht unangebracht.

- B Dritter Aspekt: Der bisherige Präsident der Fachhochschule, Professor Dahlheimer, hat mehrfach kritisiert, daß die Fachhochschule von Rotgrün benachteiligt würde. Nach dem Lesen der Senatsantwort könnte man sagen, daß dies auch für die HWP gilt, denn während die Universität zur Einrichtung einer Fachrichtung Pflegewissenschaft für das Lehramt Oberstufe Berufliche Schulen eine zusätzliche Professur für Pflegewissenschaft sowie Stellen für mehrere wissenschaftliche Mitarbeiter einrichten konnte, sollen die Fachhochschule und die HWP ihre zusätzlichen Angebote aus dem Bestand finanzieren. Insofern muß man sich die Frage stellen, warum mit zweierlei Maß gemessen wird.

(Beifall bei der CDU)

Letzter Punkt: Die Antworten auf die Frage nach den Gebühren für die jeweilig bestehenden Lehrangebote im Bereich Gesundheit und Pflege haben für mich deutlich gemacht, daß Studiengebühren an den Hamburger Hochschulen kein so unübliches Finanzierungsinstrument mehr sind. Beim Studiengang der HWP ist sogar explizit die Rede davon, daß die Hochschule gute Erfahrungen mit der Gebührenerhebung gemacht habe.

(Wolfgang Marx SPD: Das ist ja auch ein Aufbaustudiengang!)

– Okay. – Weitere Beispiele, daß dies zunehmend üblicher wird, sind auch Angebote beim MIT oder bei der Universität im Bereich ICGS. Ich frage mich vor diesem Hintergrund, auch wenn es sich dabei um Aufbaustudiengänge handelt, wie mir nicht entgangen ist, wie angemessen und zeitgemäß es eigentlich noch ist, die Frage der Gebührenerhebung für das Erststudium weiter zu tabuisieren.

(Beifall bei der CDU)

Präsidentin Ute Pape: Herr Zamory hat das Wort.

C

Peter Zamory GAL: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Frau Buitrón, ich kann eine Frage, die Sie aufgeworfen haben, zwar nicht für Hamburg, aber für Hannover und andere Public-Health-Studiengänge beantworten. Was die Nachfrage nach Absolventen eines solchen Studiengangs anbelangt, ist sie sehr hoch. Aus Hannover wissen wir, daß gerade bei Krankenkassen und auch bei Verbänden große Bereitschaft besteht, die Absolventen nach Abschluß ihres Studiums einzustellen, weil diese Qualifikation dringend gewünscht und benötigt wird.

Frau Fischer-Menzel, Sie haben eine hervorragende Rede gehalten, bei der man jedes Wort unterschreiben kann. Allerdings, das muß ich hier einmal bemerken, diskutieren wir dieses Thema seit sieben Jahren in der Hamburger Bürgerschaft immer wieder aufgrund von Anfragen und Anträgen, aber es ist in der etwas fernerer Vergangenheit, als Herr Hajen noch Wissenschaftssenator und Sie Gesundheitssenatorin waren, leider nicht so befördert worden. Und jetzt ist es schwieriger, da die Hochschulautonomie über Leistungs- und Zielvereinbarungen es nicht mehr so leicht macht, als Behörde unmittelbar einzugreifen, um diejenigen, die da kooperieren müssen, von Behördenseite unter Druck zu setzen; das muß als Vorbemerkung erlaubt sein.

Objektiv haben wir in Hamburg die Situation, daß wir den Öffentlichen Gesundheitsdienst reformieren wollen und beim Thema Public Health die fachliche Kompetenz brauchen, um das, was wir jetzt auf den Weg bringen wollen, zu evaluieren und zu beeinflussen. Insofern ist nach wie vor ein Aufbaustudiengang Public Health in Kooperation mit dem UKE, dem Institut für Medizin-Soziologie oder Gesundheitswissenschaften/Pflegewissenschaften an der HWP dringend sinnvoll und vonnöten. Ich hoffe, daß es der Wissenschaftssenatorin gelingt, über Ziel- und Leistungsvereinbarungen deutlich zu machen, daß dieser Schwerpunkt auch von der Behörde und von uns allen gewünscht wird.

D

Ich möchte jetzt einen kleinen Schlenker machen, um einmal beispielhaft zu zeigen, wie schwierig es ist, das wirklich Sinnvolle auch zu tun. Am letzten Montag fand im UKE eine Podiumsdiskussion als Ende einer Ringvorlesung zur Gerontologie, zur Altersforschung, statt, an der unter anderem Frau Senatorin Sager und von Bürgerschaftsseite Frau Rudolph auf dem Podium teilgenommen haben; Frau Freudenberg und ich waren im Auditorium anwesend. Dort wurde diskutiert – das ist auch ein Teil von Gesundheitswissenschaft –, wie Geriatrie, Altersmedizin und Altenforschung in Kooperation verankert werden können. Es ist deutlich geworden, daß es auch am Albertinen Haus sehr viel Fachkompetenz gibt, wo dem UKE eine Stiftungsprofessur angeboten wurde, die bisher abgelehnt wurde. Es besteht die Möglichkeit, ein Forschungsinstitut am Albertinen Haus zu schaffen, ein geriatrisches Institut an der Universität und zumindest eine Koordinierungsstelle im UKE einzusetzen, die die verschiedenen geriatrischen Ansätze von Fachhochschule, Albertinen Haus und UKE – in der Medizin-Soziologie durch die Forschung von Frau Döhner vorhanden – koordiniert.

Interessant war, was der Kaufmännische Direktor des UKE sagte, daß 200 Millionen DM, die der Hamburger Staat für Forschung und Lehre am UKE ausgibt, durchaus die Möglichkeit bieten würden, so eine Koordinierungsstelle einzusetzen. Die Frage ist, ob es im UKE den politischen Willen gibt, das zu tun. Es ist also nicht das fehlende Geld, son-

(Peter Zamory GAL)

- A dern es ist eine Frage der Prioritätensetzung, der Schwerpunktbildung, wie Frau Fischer-Menzel richtig gesagt hat, und das wird, das ist deutlich geworden, von bestimmten Ordinarien im UKE, die der Meinung sind, daß sie, wenn sie alte Menschen in ihrem Fachgebiet mitbehandeln, auch Geriatrie betreiben – ein großer Irrtum, wie Professor Meier-Baumgartner vom Albertinen Haus deutlich gemacht hat –, nicht gewünscht.

Es ist fast so wie in Brechts Gedicht „Lob des Kommunismus“: Das Einfache, was schwer zu machen ist, oder – wie die DDR-Bevölkerung das Zitat abgewandelt hat – das Schwere, was einfach nicht zu machen ist. Unserer Meinung nach muß es gemacht werden, und die Frage ist, wie das UKE in Zukunft in bezug auf die Geriatrie entscheidet. Wir als Bürgerschaft können das unterstützen, und ich weiß von der Senatorin, daß sie es auch tut. Im Wissenschaftsausschuß werden wir genau verfolgen, wie die Entwicklung weiterläuft.

(Beifall bei der GAL und vereinzelt bei der SPD)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Frau Kopcke.

Julia Kopcke REGENBOGEN – für eine neue Linke: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Wir sehen grundsätzlich den Bedarf zur Erweiterung des Studienspektrums im Bereich Gesundheit und Pflege, da bislang der Schwerpunkt in diesem Studienbereich eher auf der medizinischen Wissensvermittlung lag. Gerade im Bereich der Pflege fehlt es trotz der bisher schon durchgeführten Neuerungen noch explizit an intensiver Forschung und Vermittlungskonzepten. Insofern eignet sich gerade der Bereich Gesundheit und Pflege besonders gut für einen interdisziplinären und hochschulübergreifenden Studienschwerpunkt, der unter einem Dach Public Health zusammengeführt werden könnte. Natürlich kann man auf der anderen Seite auch darüber nachdenken, die bestehenden Angebote auszubauen.

- B Das Problem der Anfrage liegt unseres Erachtens aber darin, daß die SPD davon ausgeht, die Erweiterung des Studienspektrums könne aus dem Bestand finanziert werden. Der Senat hat das für beide Optionen verneint. Für den Aufbau eines neuen Studiengangs fehle das Geld und für die Erweiterung bestehender Angebote ebenfalls. Allein die Erweiterung der HWP – Frau Fischer-Menzel hat darauf hingewiesen – hätte einen Mehrbedarf von 1 Million DM zur Folge.

Ein ehrlicher Umgang mit diesem Thema würde also bedeuten, entweder entsprechend mehr Finanzmittel zu fordern oder die Erweiterung über Gebührenerhebungen oder auf Kosten anderer wissenschaftlicher Disziplinen zu finanzieren. Für uns entfallen die beiden letztgenannten Optionen. Es ist erstens nicht wünschenswert, die Erweiterung zu Lasten anderer Disziplinen durchzuführen, und zweitens gilt für uns im Gegensatz zur CDU grundsätzlich und vordringlich vor allem auch hier, dem sich anbahnenden Trend nicht nachzugehen, neue notwendige und innovative Studienangebote in gebührenpflichtige Angebote auszulagern und auch nicht in Aufbaustudiengänge, die dann plötzlich Gebühren kosten dürfen, wie das Herr Marx eben eingewandt hat. Statt dessen sollen sie nach Möglichkeit das Grundstudium integrieren, um soziale Hürden zu vermeiden.

Insofern bin ich gespannt, wie die SPD das Problem zu lösen gedenkt, ob sie gemeinsam mit uns mehr Geld für Bil-

dung fordern will oder in der Gebührenfrage auch hier weiter einknickt.

C

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Frau Bürgermeisterin Sager.

Zweite Bürgermeisterin Krista Sager: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! Es ist in der Tat so, daß die Ausbildungsgänge im Bereich Gesundheitsmanagement, Gesundheitsdienstleistungen, Public Health an Bedeutung zunehmen. Hier werden ganz neue Berufsfelder entstehen, und viele interessante Arbeitsfelder nicht nur im Management von Krankenhäusern, von Versicherungen, sondern sicher auch im kommunalen Gesundheitsberatungsservice oder in betrieblichen Gesundheitsförderungsdienstleistungen sind jetzt schon im Entstehen.

Insofern ist auch die tertiäre Ausbildung gefordert, darauf zu reagieren, und eines zeigen die Große Anfrage und die Antworten darauf ganz eindeutig: Die Hamburger Hochschulen haben heute schon ein sehr differenziertes und sehr vielfältiges Angebot im Bereich Gesundheitswesen, Gesundheitsmanagement anzubieten. Die Antworten zeigen auch, daß die Ängste unbegründet sind, daß hier Doppelangebote entstehen oder es zu viele Überschneidungen gibt und damit einen Ressourceneinsatz, der so nicht sinnvoll ist. Sowohl die Angebote an der Fachhochschule als auch an der Hochschule für Wirtschaft und Politik, aber auch die Beteiligung des Instituts für Medizin-Soziologie am Public-Health-Studiengang der Medizinischen Hochschule Hannover zeigen sehr deutlich, daß es hier eine Vielschichtigkeit gibt, aber nicht ein Doppelangebot.

Gleichzeitig zeigen die Antworten aber auch, daß die Hochschulen sich nicht auf die faule Haut legen und sagen, das war es, das ist schön so, sondern daß alle daran arbeiten, ihr Angebot in sehr moderner Weise zu ergänzen. Die HWP will neben dem Kontaktstudium für Berufstätige mit einem ersten Abschluß einen Masterstudiengang entwickeln, die Fachhochschule arbeitet mit einer internationalen Partneruniversität zusammen an der Entwicklung eines Masterstudiengangs mit dem Schwerpunkt Public Health und Ernährung, und gleichzeitig gibt es, über den Arbeitskreis vermittelt, durchaus eine Diskussion über die Möglichkeit, hochschulübergreifend Module mit Profilen, die hochschulspezifisch sind, anzubieten. Insofern gibt es hier keine Schlafmützigkeit und auch keine Zaghaftigkeit.

D

Eines müssen wir allerdings aus der Diskussion herausnehmen. Wir können nicht an einem Tag ständig Diskussionen darüber führen, daß wir die Eigenverantwortung der Hochschulen stärken wollen, daß wir ihre Autonomie stärken wollen, daß sie über ihren Mitteleinsatz selber verfügen sollen, und dann am nächsten Tag wieder Diskussionen führen, als wenn die Politik in Detailsteuerung praktisch den Studiengang entwickeln und aus dem Boden stampfen soll; das geht sicher nicht zusammen.

(Beifall bei der GAL und bei Dr. Roland Salchow CDU)

Sie können sicher sein, daß die Wissenschaftsbehörde die Hochschulen in diesen Prozessen begleitet, sowohl was die Überlegung der HWP angeht als auch was die Überlegung zur hochschulübergreifenden Kooperation angeht. Wir können natürlich die Hochschulen nicht daraus entlassen, die Arbeit selbst zu machen, und gerade hochschulübergreifende Angebote sind nicht so einfach von heute auf

(Zweite Bürgermeisterin Krista Sager)

A morgen aus dem Boden zu stampfen. Erstens ist der Willensbildungsprozeß in den Hochschulen in diese Richtung wirklich sehr schwierig, und zweitens ist die Abgleichung der Module untereinander auch nicht etwas, das erfahrungsgemäß langwierig ist. Zum Beispiel die Abgleichung der Kooperationsmöglichkeiten zwischen den Studiengängen Stadtentwicklung und Architektur an der Fachhochschule, an der TU und an der HfbK ist ein ganz schwieriger Prozeß gewesen, was die Meinungsbildung in den akademischen Selbstverwaltungsgremien anging. Es ist auch ein schwieriger und langwieriger Abstimmungsprozeß gewesen in bezug auf die Module.

Zu glauben, daß dies von heute auf morgen passieren oder daß dies die Politik mal so eben aus dem Ärmel schütteln könnte, ist sicher eine naive Vorstellung.

(Rolf Kruse CDU: Aber Sie machen keine Politik!)

– Das ist falsch, Herr Kruse. Der Senat begleitet das Verfahren, indem er mit den Hochschulen über die Verfahrensmöglichkeiten diskutiert und deutlich macht, daß diese Entwicklungen von der Politik gewünscht und auch gewollt sind. Aber sie müssen letztendlich auch von den akademischen Selbstverwaltungsgremien der Hochschulen akzeptiert und gewollt werden; das ist oft ein schwieriger Weg.

Noch ein Wort zur Ressourcenfrage. Wir können den Hochschulen keine Globalhaushalte geben und sie dann von der unangenehmen Pflicht entbinden, innerhalb dieser Prioritäten zu setzen. Denn die Entscheidung, welche Vorhaben innerhalb einer Hochschule Zukunft haben und welche aufgegeben werden müssen, ist eine bittere Notwendigkeit. Gerade der hier erwähnte Herr Dahlheimer – er wurde hier falsch zitiert, denn das, was behauptet wurde, hat er so nicht gesagt – hat bewiesen, daß man diesen Mut auch haben kann. Er hat beispielhaft gezeigt, daß man Studienangebote aufgeben kann, um neue anbieten zu können. Aber das ist in den akademischen Selbstverwaltungsgremien ein schwieriger und schmerzhafter Prozeß. Wenn wir aber Globalhaushalte wollen, können wir die Hochschulen doch daraus nicht entlassen, diesen Weg gehen zu müssen.

B Ein weiteres Wort zu dem, was Frau Buitrón gesagt hat. Sie haben einiges durcheinander gebracht. Bei dem von Ihnen erwähnten Studiengang an der Universität geht es um Berufsschullehrerausbildung. Darüber reden wir hier aber nicht. Wir reden im wesentlichen über die Gesundheitsmanagementausbildung. Sie wissen, daß die Lehrerausbildung aus Mitteln des Hochschulsonderprogramms III verstärkt worden ist, um sicherzustellen, daß wir den Hamburger Bedarf an Berufsschullehrern auch in Zukunft decken können. Die Nachfolgeprogramme des Hochschulsonderprogramms III geben nicht her, daß die Hochschulen praktisch daraus entlassen werden und ihre eigenen Prioritäten setzen. Das ist übrigens auch die Antwort auf Ihre Frage nach den Berufsaussichten an der Universität. Natürlich hängt es im wesentlichen von den Ausbildungsplätzen an den Schulen des Gesundheitswesens und den Kranken- und Kinderkrankenpflegeschulen ab, wie viele Berufsschullehrer mit Universitätsausbildung wir in Zukunft im Gesundheitsbereich benötigen. Das ist aber ein völlig anderes Thema als die Nachfrage nach Gesundheitsmanagerinnen und -managern. Es ist ein Berufsfeld, in dem heute schon eine größere Nachfrage vorhanden ist, als es das Angebot im Moment hergibt. Insofern ist hier ein weiterer Ausbau richtig.

Bei Ihrem anderen Punkt, wie es mit der norddeutschen Kooperation aussehe, übersehen Sie die Tatsache, daß es

zum Beispiel an der Universität bisher keinen Studiengang Public Health gibt und daß dieses Lehrangebot gerade unter den norddeutschen Ländern abgestimmt wird. Der Wissenschaftsrat hat darauf hingewiesen, daß es eine Kooperation Hamburgs mit dem „Public-Health-Studiengang“ der Medizinischen Hochschule Hannover gebe. Deshalb hat er empfohlen, diesen Studiengang an der Universität Hamburg nicht einzurichten. Gleichzeitig wies der Wissenschaftsrat darauf hin, daß dieser Schwerpunkt gerade in Greifswald ausgebaut worden ist. Die norddeutsche Betrachtung hat dazu geführt, daß es 1997 die klare Empfehlung gab, diesen Studiengang an der Hamburger Universität nicht einzurichten.

Sie können nun aber nicht beides fordern. Sie können nicht einerseits darüber jammern, daß dieser Studiengang 1997 in Hamburg nicht ausgebaut wurde, und andererseits fordern, daß dieser Ausbau in Kooperation mit den anderen norddeutschen Ländern erfolgen müsse. Man muß sich darüber informieren, was in den anderen Ländern geschieht, und daraus die Konsequenzen ziehen. Man darf sich dann aber nicht wundern, daß die Konsequenzen dann so sind, wie sie sind.

Ich halte es durchaus für zukunftsfruchtig, den Ansatz an der HWP weiterzuentwickeln und daß die Fachhochschule mit der HWP kooperiert, um Module mit eigenen Profilen anzubieten. Wir werden das mit Sicherheit weiterverfolgen und wären froh, wenn auch die Bürgerschaft dieses tun würde. Ich möchte aber, daß Sie den Blick für die Realität nicht verlieren, wenn Sie uns Zaghaftheit vorwerfen.

(Beifall bei der GAL und vereinzelt bei der SPD)

Präsidentin Ute Pape: Das Wort hat Frau Fischer-Menzel.

Helgrit Fischer-Menzel SPD:* Frau Präsidentin! Frau Sager, Ihre Rede hat mich animiert, zu zwei Punkten Stellung zu nehmen.

Erstens: Wenn man die Große Anfrage liest, läßt sich für diesen Bereich Zaghaftheit, aber kein Mut zum Anpacken herauslesen, denn dann würden die Antworten auf Große Anfragen anders aussehen. Sie müssen deutlich machen, daß Sie politisch etwas erreichen und mit den Hochschulen verhandeln wollen. Sonst muß man die Antworten so interpretieren, wie ich es getan habe.

(Vereinzelter Beifall bei der CDU und bei Wolfgang Marx SPD)

Zweitens: Es geht nicht darum – das wäre eine Anmaßung, denn ich habe lange genug im Senat für Freiräume von Institutionen und damit auch für Hochschulen gekämpft –, einen Studiengang im Detail zu bestimmen.

(Vizepräsident Berndt Röder übernimmt den Vorsitz)

Wir sprechen hier nicht nur über Leistungs-, sondern auch über Zielvereinbarungen. Eine Zielvereinbarung umfaßt, daß über die politischen Ziele, die in bestimmten Bereichen erreicht werden sollen, auch diskutiert wird und man dann entsprechende Vorgaben vorsieht. Deshalb geht es – das habe ich in meiner Rede deutlich gemacht – nicht um Details, sondern es geht darum, ob man mit einem Studiengang Public Health im Bereich Gesundheits- und Pflegewissenschaften einen politischen Schwerpunkt setzen will. Wenn das so ist, muß man die Rahmenbedingungen für die Hochschulen mit mehr Nachdruck aushandeln. Denn es muß deutlich gemacht werden, daß man die Verhandlungen

(Helgrit Fischer-Menzel SPD)

- A gen nicht allein den Hochschulen überläßt, sondern daß auch die Politik ein Interesse daran hat.

(Beifall bei der SPD und bei Sybill Buitrón Lübcke CDU)

Vizepräsident Berndt Röder: Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht. Dann lasse ich über den Überweisungsantrag abstimmen. Wer möchte dem Überweisungsantrag an den Wissenschaftsausschuß zustimmen? – Gegenstimmen? – Stimmenthaltungen? – Dann ist dieses einstimmig überwiesen.

Ich rufe auf den Tagesordnungspunkt 29: Drucksache 16/3648: Antrag der CDU für eine Ostumgehung Bergedorfs.

**[Antrag der Fraktion der CDU:
Ostumgehung Bergedorfs – Drucksache 16/3648 –]**

Das Wort hat der Abgeordnete Reinert.

Bernd Reinert CDU: Herr Präsident, meine Damen und Herren! An diesem örtlichen Problem läßt sich verdeutlichen, wie der Senat mit Verkehrsproblemen umgeht. Die regionale Kooperation und der Ausbau des Straßennetzes, der in Hamburg aus ideologischen Gründen abgelehnt wird, sind schlecht. Konkret würde eine Ostumgehung Bergedorfs eine erhebliche Verbesserung des Verkehrsflusses bedeuten; genau das will der Senat nicht.

Die Wentorfer Straße – Bundesstraße 207 – in Bergedorf wird gegenwärtig von 20 000 Fahrzeugen pro Tag befahren, den man in erster Linie als Durchgangsverkehr bezeichnen kann. Die Folge: Staus vor allen Dingen in den Spitzenzeiten. Lärm und Schadstoffausstoß sowie die Belästigung der Anwohner könnten vermieden werden. Insofern komme ich in diesem Punkt auf die vorletzte Debatte zurück.

- B Die Lage wird sich in den nächsten Jahren durch die Bautätigkeit auf Wentorfer Gebiet noch weiter verschärfen. Der Senat hält ein Anwachsen des Verkehrs auf 23 500 Fahrzeuge pro Tag für eine plausible Prognose. Dadurch werden noch mehr Staus und noch mehr Schadstoffe produziert. Welche Konsequenz zieht der Senat aus den ihm vorliegenden Erkenntnissen? Ich kann aus der Antwort auf eine Kleine Anfrage zitieren – Drucksache 16/3128 –:

„Mit der oben genannten Entwicklung und den Konsequenzen für die Wentorfer Straße hat sich der Senat nicht befaßt.“

(Rolf Kruse CDU: Typisch!)

– Nicht nur typisch, sondern auch glaubwürdig. Glaubwürdig auch deshalb, weil dieses Vorhaben noch nicht einmal im Verkehrsentwicklungsplan aufgeführt ist. Obwohl der Senat zugegeben hat, daß er nichts weiß – und damit er nichts tun muß –, erklärt er sich darüber hinaus noch für unzuständig. In derselben Antwort heißt es nämlich weiter:

„Es wird darauf hingewiesen, daß eine Abhilfe aus heutiger Sicht in der Planungshoheit des Nachbarlandes liegt.“

Das bedeutet: In Hamburg-Bergedorf haben wir die Probleme, für deren Lösung Schleswig-Holstein zuständig sein soll. Herr Senator, das ist selbst für Ihre Verhältnisse außerordentlich schlicht.

(Beifall bei der CDU)

Wir brauchen für Hamburg auf schleswig-holsteinischem Gebiet eine östliche Umgehung von Wentorf, die in Höhe Speckenweg zur A 25 führt.

(Zuruf von Ingrid Cords SPD)

– Frau Cords, wir befinden uns auf Hamburger Gebiet, so daß der Senat nicht sagen kann, daß es ihn nichts angeht, weil es ein Problem Schleswig-Holsteins sei.

(Ingrid Cords SPD: Machen Sie mal eine Umfrage!)

Die Vorteile der von uns geforderten Ostumgehung liegen auf der Hand. Bergedorf hätte weniger Durchgangsverkehr und durch die Stauvermeidung insgesamt weniger Schadstoffe und eine bessere Erreichbarkeit der Bergedorfer Innenstadt für den Zielverkehr. Damit stärken wir nicht nur Bergedorf, sondern Hamburg insgesamt. Wir fordern den Senat darum zum Handeln auf.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Berndt Röder: Das Wort bekommt der Abgeordnete Dose.

Michael Dose SPD:* Herr Präsident, meine Damen und Herren! Lieber Herr Reinert, es tut mir ein wenig weh, Ihnen widersprechen zu müssen, denn es ist bei uns in den Vier- und Marschlanden nicht üblich; meistens sind wir uns dort einig. Aber in diesem Fall muß ich Ihnen sagen, daß der Senator beziehungsweise der gesamte Senat eine gute Verkehrspolitik machen. Wenn etwas schlecht ist, dann ist es dieser Antrag. Er sieht die falsche Lösung für ein Problem vor, das ich allerdings genauso wie Sie sehe. Wir brauchen eine neue leistungsfähige Verbindung zwischen der B 207 und der A 25 – Marschenautobahn –.

Die Bergedorfer Interessenlage ist eindeutig. Sie haben die Zahlen genannt; mein Mitarbeiter hat mir die Zahl von 21 000 Kraftfahrzeugen genannt; Sie nannten 20 000. Das ist erheblich. Die Belastungstendenz ist steigend, zumal in diesem Bereich ein Kasernengelände durch den Bau von Wohngebäuden umgewandelt wird und dort demnächst 2500 Menschen wohnen werden. Wir befürchten, daß von der Wentorfer Straße – B 207 – die Autofahrer vermehrt dazu neigen werden, in die Nebenstraßen der Wohngebiete auszuweichen, um dort nach Schleichwegen zu suchen. Aber die Frage ist: Wo ist der Bau für die Verbindung zwischen der B 207 und der Marschenautobahn am sinnvollsten? Die von der Bergedorfer CDU geforderte Trasse, die seit vielen Jahren gefordert wird, würde nur Wentorf und Bergedorf entlasten. Trotz der Einschaltung des Hamburger Landesvorsitzenden und verkehrspolitischen Sprechers der CDU-Bundestagsfraktion, Herrn Fischer, ist es Ihnen während der sechzehnjährigen Kohl-Regierung nicht gelungen, diese Straße im Bundesverkehrswegeplan unterzubringen. Die Bundes-CDU hatte andere finanzpolitische Vorstellungen.

Da es auch keine andere überörtliche Möglichkeit gibt, diese Verbindung zu finanzieren, müssen die betroffenen Gemeinden das Geld aufbringen. Es ist ziemlich eindeutig, daß Hamburg nur eine kurze Strecke zu finanzieren hat, die allerdings einen Einschnitt in den Geesthang bedeutet und somit den Umweltbereich tangiert. Das sollte aber machbar sein. Der Gemeinderat in Wentorf stimmt dieser Verbindung ebenfalls zu, so daß kein unüberwindbares Finanzierungsproblem entstünde. Nach wenigen Metern wäre die Grenze zur Gemeinde Börnsen erreicht, wo der längste Teil der Strecke auf dem Grund der Gemeinde verlaufen würde. Dort regt sich aber Widerstand. Die Gemeinde Börnsen

(Michael Dose SPD)

A lehnt diese Straße ab. Ob gegen den Widerstand dieser Gemeinde die Straße gebaut werden sollte, konnte bisher niemand klären, zumal – wie ich hörte – auch das Land Schleswig-Holstein der Planung kritisch gegenübersteht.

Vor diesem Hintergrund drängt sich die Frage auf, ob es bessere Streckenführungen gibt, von denen mehr Gemeinden profitieren und die auch von den Gemeinden akzeptiert würden, über deren Gebiet die Trasse führt. Dazu haben sich im letzten Jahr Gemeindevertreter aus Wentorf, Börnsen und Geesthacht zusammengesetzt und einen Vorschlag entwickelt, der großräumigere Vorteile bietet. Sie wollen eine neue Verbindung zwischen der B 207 und der Marschenautobahn mit einer Verbesserung der Nord-Süd-Verbindung im Osten Schleswig-Holsteins kombinieren. Dieser Vorschlag sieht eine Straße vor, die östlich von Hohenhorn von der B 207 abzweigt, westlich um Geesthacht zum Beginn der Marschenautobahn herumführt und zum über die Geesthachter Elbbrücke verlaufenden Teilstück der B 404 führen würde. Von dieser Trasse könnten unter anderem Geesthacht, Hohenhorn, Börnsen, Wentorf und Bergedorf profitieren, weil ein Teil des Durchgangsverkehrs abgeleitet würde. Außerdem würde der Nord-Süd-Verkehr in diesem Bereich wesentlich erleichtert werden, weil die Nachteile der in diesem Gebiet völlig zerstückelten B 404 beseitigt würden.

Dieser Vorschlag wurde im Sommer letzten Jahres auch vom Bezirksamt Bergedorf diskutiert. In den Gesprächen stellte sich schnell heraus, daß nicht nur zu den Kosten und der Finanzierung, sondern auch über die zu erwartenden tatsächlichen Entlastungseffekte für die verschiedenen Gemeinden in Schleswig-Holstein und Bergedorf noch wesentliche Fragen zu klären sind. Da aber in nächster Zeit keine zwei neuen Verbindungen zwischen der B 207 und der A 25 finanziert und gebaut werden, sollte man sich intensiv auf die Suche nach einer Lösung konzentrieren, von der alle profitieren, die deshalb alle unterstützen und überregional nutzen könnten. Denn dann besteht die Aussicht einer Finanzierung in absehbarer Zeit. Bevor die Suche nicht abgeschlossen ist, ist eine Festlegung auf die heute von der CDU geforderte Trasse nicht sinnvoll, sondern kontraproduktiv. Deshalb lehnen wir den CDU-Antrag ab.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Berndt Röder: Das Wort erhält der Abgeordnete Dr. Schmidt.

Dr. Martin Schmidt GAL: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Vor mir reden zwei Bergedorfer, nach mir noch einer. Irgendwie bin ich fehl am Platze, also halte ich mich heraus.

(Beifall und Heiterkeit bei der GAL und der SPD)

Vizepräsident Berndt Röder: Das Wort bekommt der Abgeordnete Jobs.

Lutz Jobs REGENBOGEN – für eine neue Linke: Meine Damen und Herren! Diese Debatte über die Ostumgehung Bergedorfs ist uralte. Ich glaube, Herr Reinert, wir haben uns schon vor acht Jahren in der Bezirksversammlung Bergedorf darüber gestritten, wo die Trasse langgehen soll. In Börnsen, in Eschburg, in Geesthacht und den umliegenden Gemeinden redet man darüber, es werden Routen entwickelt, Planungen gemacht und Trassen entworfen. Aber auch jetzt ist wieder deutlich geworden, es gibt unterschiedliche Vorstellungen, unterschiedliche Planungen und

unterschiedliche Debatten. Es scheint hier mehr eine Glaubensfrage zu sein, weil unterschiedliche Gemeinden und unterschiedliche Fraktionen glauben, mit unterschiedlichen Trassen tatsächlich eine Entlastung zu bringen. Es sind Glaubensfragen, aber keine Fakten, weil offenbar niemand ganz genau weiß, woher die Autos kommen und wohin sie überhaupt wollen. Bevor Sie solche Vorschläge machen, ist es deshalb erst einmal notwendig festzustellen, wie sich dieser Verkehr überhaupt bewegt. Wir brauchen – da werden Sie nicht widersprechen – endlich ein Verkehrsgutachten für den Hamburger Osten, der genau dieses feststellt. Wenn sie dann tatsächlich ein solches Gutachten zusammen mit den anderen Akteuren, die es gibt, vorgelegt haben, kann man sich darüber ein Bild machen. Zu diesem Zeitpunkt jetzt ist es vor allen Dingen deshalb verfrüht, weil wir in Bergedorf immer wieder die Erfahrung gemacht haben, daß zusätzliche Umgehungsstraßen nicht das Problem beseitigen.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Sie haben in den fünfziger Jahren die B 5 durch Bergedorf geschaffen, damit die Autos schneller gen Osten brausen können. Innerhalb von wenigen Jahren war sie vollgelaufen, und es kam die Marschenautobahn dazu, die jetzt auch nicht genug Entlastung bringt. Wenn das jetzt nicht mehr reicht, wollen Sie nach den historischen Wohngebieten und weiten Teilen des Marschgürtels jetzt auch noch die letzten unbebauten Bereiche des Geesthangs zerschneiden. Dann werden wir in wenigen Jahren wieder erleben, daß das nicht ausreichend gewesen ist. Das Konzept, mit immer mehr Straßen den zunehmenden Verkehr gebändigt zu bekommen, kann für gescheitert erklärt werden. Das gilt auch für Bergedorf. Deshalb bringen Sie uns andere intelligente Lösungen, mit denen tatsächlich die Wentorfer Straße entlastet wird. Ich hätte daran großes Interesse, weil ich dort wohne. – Vielen Dank.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Vizepräsident Berndt Röder: Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht.

Ich lasse über den Antrag abstimmen. Wer möchte demselben zustimmen? – Gegenstimmen? – Stimmenthaltungen? – Dieser Antrag ist mehrheitlich abgelehnt.

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 36 auf: Drucksache 16/3713: Antrag der GAL für einen autofreien Tag.

**[Antrag der Fraktion der GAL:
Europaweiter autofreier Tag am 22. September 2000
für Umwelt und Bewegung
– Drucksache 16/3713 (Neufassung) –]**

Wird hierzu das Wort gewünscht? – Das ist der Fall. Der Abgeordnete de Lorent hat es.

(Dr. Roland Salchow CDU: Er fährt vor!)

Dr. Hans-Peter de Lorent GAL: Herr Präsident, meine Damen und Herren!

(Rolf Kruse CDU: Das einzig Richtige!)

– Warten Sie es ab, Herr Kruse.

Ich rede zu diesem Antrag nicht an Stelle des nach Jan Ullrich bekanntesten Hamburger Radfahrers, weil von mir bekannt ist, daß ich aus beruflichen Gründen auch regelmäßig mit dem Auto fahre.

(Beifall bei Elke Thomas CDU)

(Dr. Hans-Peter de Lorent GAL)

- A Deswegen ist es nicht ganz so leicht, mich zu stigmatisieren und mit diesen zum Teil unangemessenen und undifferenzierten Anfeindungen aus manchen Kreisen der Stadt zu treffen. Ich rede einerseits aus Gründen der Arbeitsteilung und andererseits, weil dieser Antrag in erster Linie mit Umweltaspekten, aber auch mit Aspekten, Bewegungsräume in dieser Stadt zu nutzen und zu schaffen, verbunden ist.

Es geht bei diesem Antrag nicht um die finale Entscheidung zugunsten der Radfahrer, Skater und Jogger gegenüber den Interessen der Autofahrer. Es ist ziemlich absurd, wenn Herr Wolf von der Handelskammer formuliert, „durch einen autofreien Tag würde die Axt an den Stamm des Wohlstands gelegt“. Oder in einer anderen Zeitung heißt es: „Das ist die Axt an der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit dieser Stadt.“ Es scheint mir, als habe die Handelskammer mit ihren Formulierungen und Veranstaltungen in letzter Zeit keine besonders glückliche Hand.

(Beifall bei der GAL, der SPD und bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Lassen Sie mich die Aufregung etwas dämpfen und die Sache auf den rationalen Kern reduzieren. Worum geht es? Am 22. September 2000 soll nach dem Aufruf der Europäischen Union und ihres Präsidenten Romano Prodi, der bisher nicht mit der Axt in der Hand auffällig geworden ist, in Europa zum dritten Mal ein autofreier Tag ausprobiert werden. Das Motto lautet: „In town – without my car“. Es soll ein Tag werden, an dem sich die Menschen im wahrsten Sinne des Wortes und natürlich mit allen Sinnen automobil verhalten, also sich selbst bewegen.

- B Welche Erfahrungen hat man in den letzten beiden Jahren in den anderen europäischen Großstädten gemacht? Es liegen Erfahrungen vor, die hier kurz genannt werden müssen. Im letzten Jahr beteiligten sich am autofreien Tag 66 französische Städte, 92 italienische Städte und einige Städte und Gemeinden in der Schweiz. Zu den größeren Städten gehörten unter anderem Paris, Marseille, Neapel, Florenz, Rom und die Autostadt Turin.

(Manfred Mahr GAL: Da wollen wir doch nicht zurückstehen!)

Die Resonanz war überwiegend positiv. 80 Prozent der Befragten hielten den Tag für eine sehr gute beziehungsweise gute Idee. Es korrespondiert damit, daß sich 88 Prozent der Bevölkerung in Frankreich und 92 Prozent in Italien große Sorgen über die Folgen des Autoverkehrs in der Stadt machen.

(Rolf Kruse CDU: Und wer ist zu Hause geblieben?)

In Paris ging der CO₂-Ausstoß um 30 Prozent zurück, und der Lärm reduzierte sich um 50 Prozent. Der Fahrradverkehr stieg teilweise um 900 Prozent, und das ist der Zusammenhang, in dem Martin Schmidt sich chinesische Verhältnisse auch für Hamburg wünschte.

Meine Damen und Herren von der CDU und von der Handelskammer! Die Zahl der Kunden in den Geschäften und Kaufhäusern war sogar leicht höher als am selben Wochentag in der Vorwoche. Das zum Thema „Die Axt am Stamm des Wohlstands“.

85 Prozent der Menschen in den beteiligten Städten waren danach der Meinung, diese Erfahrung wiederholen zu wollen. Wie sieht das in diesem Jahr aus? Bisher haben 200 Städte in ganz Europa – darunter auch 35 deutsche Kommunen – entsprechende Beschlüsse gefaßt, sich an die-

sem Tag zu beteiligen, oder sie haben ihr Interesse angemeldet. Imposant ist, einmal zu hören, um welche Städte es sich handelt. Damit man weiß, in welchem Kontext wir hier diskutieren, nenne ich Ihnen nur ein paar, denn alle aufzuführen, würde die Redezeit überschreiten: Antwerpen, Brüssel, Lüttich, Avignon, Marseille, Montpellier, Nizza, Paris, Genua, Palermo, Rom, Verona, Lissabon, Porto und Barcelona,

(Rolf Harlinghausen CDU: Entenhausen!)

Bilbao. Auch die deutschen Städte lassen sich hören. Interessanterweise sind einige dabei, die CDU-regiert sind: Dresden, Heidelberg, Köln, Leverkusen, Münster, Potsdam, Saarbrücken, Stuttgart und Wuppertal. Die Liste ließe sich fortsetzen.

Es ist interessant, daß an diesem Tag auch große Autostädte wie Turin, Köln und Stuttgart beteiligt sind. In Zeiten, in denen wir in der Hamburger Bürgerschaft gerade einen Europaausschuß eingerichtet haben, würde sich Hamburg wahrlich in guter Gesellschaft befinden.

(Beifall bei der GAL)

Ich möchte noch ergänzen, daß zu diesem autofreien Tag der Deutsche Städtetag und der Deutsche Städte- und Gemeindebund eine positive Erklärung verabschiedet haben, die ich hier nicht vortragen will.

Wie stellen wir uns den 22. September 2000 vor?

(Zurufe aus dem Plenum)

– Nun hören Sie doch mit diesen unqualifizierten Bemerkungen auf, hören Sie einfach zu. Ich kann verstehen, daß die CDU nach diesen schweren Tagen jetzt wieder an einem solchen Thema ihre alten Vorurteile aktiviert. Insofern ist unser Antrag ein Beitrag zur Resozialisierung der CDU. Versuchen Sie, das ganz nüchtern und sachlich zu debattieren.

(Heiterkeit und Beifall bei der GAL und vereinzelt bei der SPD)

Wir stellen uns den Tag so vor, daß es natürlich das Ziel ist, möglichst viele Menschen in dieser Stadt dafür zu gewinnen, mitzumachen, automobil zu sein, sich selbst zu bewegen. Es geht nicht darum, von oben – per Beschluß der Bürgerschaft –, ohne positive Resonanz der Bevölkerung, die Stadt lahmzulegen.

(Hartmut Engels CDU: Das haben Sie doch selber gesagt!)

Auch in anderen europäischen Städten gab es keine hundertprozentige Stilllegung aller Straßen. Es wurden im Schnitt 20 bis 50 Prozent der Straßen anders genutzt. Es geht allerdings auch darum, analog zu Sportgroßveranstaltungen, nach Bedarf und Anmeldelage bestimmte Straßen für andere, freiwillige Betätigung zur Verfügung zu stellen.

Wir haben auf einer Pressekonferenz einen Katalog unserer Vorstellungen genannt, die zum Teil zu Irritationen geführt haben. Nicht zur Irritation hat sicherlich geführt, daß es nach unserer Vorstellung eine echte Alternative zum Auto wäre, wenn den ganzen Tag HVV-Busse und HVV-Bahnen unentgeltlich benutzt werden könnten. Es gibt positive Signale von seiten des HVV. Das begrüßen wir. Wir stellen uns natürlich vor, daß an diesem Tag viele Bewegungsmöglichkeiten genutzt werden, beispielsweise von Skatern, Radfahrern und Läufern. Insbesondere könnten sich Schulen und Kindertagesstätten an einem solchen Tag

C

D

(Dr. Hans-Peter de Lorent GAL)

A beteiligen, indem in den Tempo-30-Zonen Kinder und Jugendliche Bewegungs- und Umwelterziehung auch außerhalb der Schule genießen könnten. Fahrradsternfahrten wären möglich. Ein weiteres Beispiel wäre ein Fahrradverleih für alle.

Gegen den folgenden Punkt ist sehr stark polemisiert worden, darum will ich ihn ausdrücklich nennen. Interessant und reizvoll wäre für uns, an einem solchen Tag auch einmal Schadstoff- und Lärmmessungen vorzunehmen, um einen Kontrast zu normalen Tagen zu bekommen. Darum haben wir gesagt, es wäre für uns interessant, auch stark befahrene Straßen sozusagen symbolisch miteinzubeziehen, um zu vergleichen, wie es dort ohne Autoverkehr wäre. Das wäre ein reizvoller Beitrag, aber keine Bedingung, von der das Gelingen eines solchen Tages abhängig gemacht wird.

Uns kommt es darauf an, daß nach einem Beschluß, den wir heute in der Bürgerschaft fassen, Hamburg für diesen autofreien Tag wirbt und daß die Bürgerinnen und Bürger darüber informiert werden, was vorgesehen ist. Die Aufregung um diesen Antrag ist ein gutes Startsignal zu einer intensiven öffentlichen Diskussion, so daß der Tag sicherlich sehr stark bekannt wird. Dann wird es darum gehen, mit Organisationen und Verbänden ins Gespräch zu kommen. In erster Linie denken wir an Schulen, Kindergärten, Behinderteneinrichtungen, Umweltorganisationen, Sportvereine, den Hamburger Sportbund, die GEW und zahllose andere.

Hamburg könnte es seinen Einwohnern ähnlich wie den Menschen in Paris, Rom, Marseille, Turin und Neapel ermöglichen, an einem Tag in diesem Jahr tiefe, neue, verschüttete Erlebnisse zu erfahren, diese Stadt wieder einmal anders zu erlernen. Bei der Pressekonferenz hat ein Journalist sich spontan an das tiefe Erlebnis erinnert, das er zu Zeiten der Ölkrise 1973 hatte, als er zum ersten Mal gemerkt hat, daß in seiner Wohnstraße die Vögel zwitschern können, wenn es keinen Autolärm gibt. Es gibt viele, die sich auch an solche für sie persönlich einschneidenden Erlebnisse erinnern haben.

B

Wir laden auch die Skeptiker ein, andere Erfahrungen in Hamburg zu machen. Auf der Pressekonferenz haben wir gesagt, daß wir dem Handelskammerpräsidenten für diesen Tag eine Fahrradradscha spendieren. Es ist gefragt worden, was denn die Senatoren an diesem Tag machen. Wir gehen davon aus, daß die jogging- und radfahrerproben grünen Senatoren gerne und sowieso auf ihre Dienstfahrzeuge verzichten. Für Eugen Wagner sollte es keine Frage sein, wieder, wie auf dem legendären Bild mit Martin Schmidt, auf das Tandem zu steigen, und den anderen Senatoren bieten wir Patenschaften an. Ich selbst biete Rosemarie Raab eine Mitradfahrgelegenheit an, nicht nur, weil sie vermutlich die leichteste im Senat ist.

(Heiterkeit bei der GAL)

Lassen Sie mich zum Abschluß sagen, daß wir hoffen, daß diese Debatte unaufgeregter geführt wird und die Bürgerschaft heute den Antrag annimmt, daß alle Abgeordneten am 22. September auf das Auto verzichten, was Ihnen leichtfallen sollte, da sie alle im Besitz einer Profi-Card sind. Wir haben heute festgestellt, daß Hamburg sich dabei in allerbestem respektabler Gesellschaft befindet.

(Beifall bei der GAL)

Vizepräsident Berndt Röder: Das Wort bekommt die Abgeordnete Duden.

Barbara Duden SPD:* Herr Vorsitzender, ich mache erst einmal eine stadtplanerische Bemerkung, die mir sehr am Herzen liegt, ich lasse die Kirche im Dorf.

C

(Beifall bei Elke Thomas CDU)

Rotgrüne Verkehrspolitik in Hamburg ist immer ein ausgewogenes Miteinander aller Verkehrsträger: Wirtschaftsverkehr, motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Radfahren und Zufußgehen. Der europaweite autofreie Tag ist ein europäisches Kind – das hat die Aufzählung von Herrn de Lorent hier eindrucksvoll erwiesen – von Neapel bis Genua. Mir fehlte ein bißchen der norddeutsche Touch, den bringen wir hinein.

(Manfred Mahr GAL: Das ist Hamburg! – Dr. Michael Freytag CDU: Wollen wir den Flugverkehr nicht auch einstellen?)

Es ist ein europäisches Modell; wir denken und diskutieren heute über den Hamburger Sprößling und dessen Lebenschancen. Mit uns ist keine Aktion zu machen frei nach dem Motto: Alle Räder stehen still, weil Prodi es so will.

Ziel der SPD-Fraktion muß es sein, weite Teile der Hamburger Bevölkerung zu überzeugen, daß es sinnvoll und wichtig sein kann, auch an einem Wochentag einmal auf das Auto zu verzichten. Mit uns gibt es keine Zwangsbeglückung.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD und der CDU)

Diese Aktion hat nur dann eine Akzeptanz, wenn die Freiwilligkeit, daran teilnehmen zu können, deutlich herausgestellt wird. Die SPD-Fraktion versteht die Pressekonferenz der GAL als eine Art Denkmodell, wobei auch klar wird, wo man mit solcher freien politischen Philosophie landen kann oder – anders ausgedrückt – wie einem die Pferde bei der Ausschmückung einer Idee durchgehen können, was durchaus auch Bewegung im Sinne des 22. September sein kann.

D

(Dr. Roland Salchow CDU: Pferde!)

– Pferde. – Aber die Pressekonferenz konterkariert auch ein bißchen Prodis Idee von der Nachdenklichkeit und dem neuen Lebensgefühl, das auch Herr de Lorent eben versucht hat, deutlich zu machen; es ist in Wirklichkeit ein bißchen gegen die Idee von Herrn Prodi. Wir wollen deutlich machen, was mit uns nicht machbar ist, aber auch, was mit uns machbar ist. Nicht machbar ist die zwanghafte Aufforderung, alle machen mit. Es gibt mit uns keine Sperrung von Hauptverkehrsstraßen in dieser Stadt.

(Beifall bei der SPD und bei Hartmut Engels und Elke Thomas, beide CDU)

Es gibt mit der SPD keine Behinderung des Wirtschaftsverkehrs.

(Beifall bei der SPD)

Aber es gibt mit uns die Bitte an Vereine und Institutionen dieser Stadt, sich mit Aktionen an diesem Tag zu beteiligen. Dazu kann dann auch die Sperrung von kleineren Straßen in Ortszentren gehören, und das ist ein völlig normaler Vorgang und muß nicht mit großem Geschrei bewertet werden.

(Glocke)

Vizepräsident Berndt Röder (unterbrechend): Gestatten Sie eine Zwischenfrage der Abgeordneten Sudmann?

Barbara Duden (fortfahrend): Nein.

(Barbara Duden SPD)

A (Ole von Beust CDU: Würde ich auch nicht machen!)

Bei vielen Märkten, Volksfesten und ähnlichem werden Straßen und Plätze in dieser Stadt gesperrt, bei Großereignissen – ich nenne nur ganz vorsichtig das Alstervergnügen – auch mal mehr, ohne daß es eine ideologisch gefärbte Diskussion um die Zukunft des Autoverkehrs in dieser Stadt gibt.

(Beifall bei der SPD – Uwe Grund SPD: Das stimmt!)

Die große Bereitschaft der Hamburger, solche Maßnahmen positiv aufzunehmen, ist bekannt und zum Beispiel auch beim Hansemarathon und den HEW-Cyclastics jedes Jahr aufs neue zu bewundern.

Was den zweiten Punkt des GAL-Antrags betrifft und die Rolle der Abgeordneten der Hamburger Bürgerschaft, kann ich nur einen Rat geben. Wer sich unbedingt als Robin Hood des motorisierten Individualverkehrs in Hamburgs Boulevardzeitung hervortun möchte, wird bei dieser Aktion auf freiwilliger Basis auf keinen Fall behindert. Viele Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt zu überzeugen, auf freiwilliger Basis auf das Auto zu verzichten, sich eins zu fühlen mit den Bürgern in Europa, in Neapel, Paris und anderswo, ohne die Axt an den Stamm des Wohlstands zu legen, das wünscht sich die SPD-Fraktion als Ergebnis für den 22. September.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Berndt Röder: Ich gebe das Wort dem Abgeordneten Engels.

B (Antje Möller GAL: Das ist jetzt leicht, Herr Engels!)

Hartmut Engels CDU:* Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Ein Antrag aus der Drahteselfraktion hat unsere rotgrüne Regierung von Weltniveau in den tiefsten Grundfesten erschüttert, jedenfalls wenn ich der Presse Glauben schenken darf. Da ist sogar das Gästehaus des Senats bemüht worden, Krisenmanagement im Rathaus, und der Fraktionsvorsitzende Christier mußte an verschiedenen Stellen bei verschiedenen Gesprächspartnern sein. Ausgangspunkt ist der Antrag autofreier Tag in Hamburg – ausgerechnet an einem Freitag.

(Dr. Hans-Peter de Lorent GAL: Das ist der 22. September 2000 nun mall!)

Im übrigen, Herr de Lorent, haben Sie auf Ihrer Pressekonferenz darauf hingewiesen, daß Hauptverkehrsstraßen gesperrt werden sollten und auch 30-Kilometer-Zonen vor den Schulen, die im übrigen häufig an wichtigen Durchfahrtsstraßen liegen, mit fröhlichen Aktionen fröhlicher Kinder dichtgemacht werden sollten. Es sollten andere Bereiche mit Hilfe von Institutionen, Organisationen und Verbänden gesperrt werden.

Überlegen Sie sich einmal im Ernst, ob Ihre Lyrik dann wirklich zustande gekommen wäre, die Stadt ohne Auto zu erleben, die Stadt zum öffentlichen Bewegungsraum, zum Erlebnisraum zu machen. Was wäre denn passiert? Sowohl der Wirtschaftsverkehr als auch die Autofahrer, die aus beruflichen Gründen unterwegs sind – das sind im übrigen in Hamburg 75 Prozent, am Freitag erst recht –, wären in ihre Wohngebiete ausgewichen und hätten dort den Bürgern ein Erlebnis von zusätzlichen Abgasen und zusätzlichem Autoverkehr beschert.

(Beifall bei der CDU)

C

Sie hätten mit Ihren Vorschlägen genau das Gegenteil von dem erreicht, was Sie in der Pressekonferenz vorgeführt haben.

Nun ist der ganze Prozeß ja weitergegangen. Mittlerweile ist der Antrag zugegebenermaßen etwas abgespeckt worden.

(Manfred Mahr GAL: Herr Engels, fahren Sie doch mal nach Paris!)

Aus Ihrer Rede ging nicht hervor, ob Sie tatsächlich von den Gesprächen mit der SPD-Fraktion viel gelernt haben, Herr de Lorent, denn Sie halten weiterhin an Ihrem Aktionismus fest.

(Manfred Mahr GAL: Das täte Ihnen auch mal ganz gut! – Gegenruf von Anja Hajduk GAL: Das geht bei ihm nicht!)

Aber immerhin ist einzuräumen, daß es sich hier mehr um einen bewußtseinsbildenden Antrag handelt, einmal über diese Frage nachzudenken, und dagegen haben auch wir nichts. Auch wir sind sehr dafür, sich zu überlegen, ob man das Auto benutzen muß oder nicht.

(Beifall bei der SPD und der GAL)

– Jetzt kommt die Kehrseite Ihres Beifalls. – Die ganze Art und Weise, wie Sie hier vorgegangen sind, die Hamburger Autofahrer, die Hamburger Wirtschaft und die Menschen in dieser Stadt zu provozieren – stellen Sie sich einmal eine Hausfrau mit zwei Kindern auf dem Fahrrad vor, hinten eine Kiste Säfte, wie wollen Sie denn das bewerkstelligen, am Freitag kaufen die Leute ein – und sich davon einen bewußtseinsbildenden Effekt zu erhoffen, ist ein grundlegendes Irrtum.

D

(Beifall bei der CDU)

In Wirklichkeit haben Sie – sonst sind Sie immer so sehr gegen Ressentiments – gegen eine große Gruppe von Menschen schlicht und ergreifend nur Ressentiments geäußert. Sie sind mit Ressentiments hier angetreten, nämlich mit dem Ressentiment gegen die Autofahrer, die wirklich darauf angewiesen sind.

(Beifall bei der CDU)

Nun ist von seiten regierungsnaher Presse der Wirtschaft und auch uns als CDU vorgehalten worden, unsere geistige Mobilität hätte nur den Radius eines Bierdeckels.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Das hat mich in der Tat provoziert. Zwar ist der ganze Vorgang sehr stark in der Nähe von einem Bierdeckel angesiedelt, insbesondere wenn auf dem Bierdeckel etwas steht und neben dem Bierdeckel auch noch ein Glas Schnaps oder vielleicht mehrere Gläser Schnaps stehen, aber es hat mich dennoch provoziert. Wenn es Ihnen schon um bewußtseinsbildende Anträge geht, dann könnte ich Ihnen noch weitere Ideen vermitteln.

(Manfred Mahr GAL: Jetzt kommt's! – Dr. Martin Schmidt GAL: O ja!)

Im übrigen macht der Verkehr 20 Prozent des Primärenergieverbrauchs aus, die einzelnen Haushalte machen 40 Prozent aus, und dann kommen Industrie und Energieerzeugung mit den restlichen Prozenten. Nun bedeutet natürlich Energieverbrauch Umweltbelastung, man könnte also einmal einen heizungsfreien Tag einführen.

(Hartmut Engels CDU)

A (Beifall bei der CDU)

Die Hauptleitungen wären leicht absperbar, insbesondere, da wir ein relativ gut ausgebautes Fernwärmenetz haben.

(Manfred Mahr GAL: Das machen wir am 22. September!)

Millionen von Hamburgern wären zwar verschmupft, aber sie hätten Bewußtseinsbildung betrieben.

(Beifall bei der SPD)

Oder eine andere Möglichkeit: Wir führen einen abwasserfreien Tag ein. Hamburgs Abgeordnete gehen mit gutem Beispiel voran, waschen sich einen Tag nicht, verbrauchen keine umweltbelastende Seife mit ihren Detergenzien und Aromastoffen.

(Vereinzelter Beifall bei der SPD)

Ganze Schulklassen benutzen einen Tag lang nicht die Toiletenspülung.

(Heiterkeit bei der CDU)

Jetzt könnte man natürlich einwenden, die holen das am nächsten Tag dann nach; das ist ein kleinkariertes Einwand. Entscheidend ist das Bewußtsein, das sich gebildet hat.

(Beifall bei der CDU)

Oder wir führen einen fluglärmfreien Tag ein, gehen selber mit gutem Beispiel voran, bitten aber natürlich auch die nordrhein-westfälische Landesregierung, was Fluglärmfreiheit betrifft, mit gutem Beispiel voranzugehen.

Oder – wegen des schönen Wortspiels – wir führen in Hamburgs Rotlichtviertel einen freierfreien Tag ein. Dies hätte, um Ihre Lyrik aufzugreifen, folgenden wunderbaren Effekt. Dann könnten die Hamburger und Hamburgerinnen einmal einen Tag erleben, an dem es in unserer Stadt von Sitte und Anstand nur so wimmelt.

B

Es gibt auch noch eine weitere Möglichkeit, zum Beispiel einen müllfreien Tag.

(Manfred Mahr GAL: Eigentlich sollten sie mal zur Sache kommen!)

Da werfen die Hamburger endlich mal nicht so viel Müll überall hin, und zweitens könnte dieser Tag dann nützlich sein – dazu fordere ich speziell Sie auf –, einmal keine Anträge zu verfassen, schon haben wir weniger Müll.

(Beifall bei der CDU)

Vorletzter Punkt: Wir können auch die Bundesregierung über den Bundesrat bitten, ab dem 22. September 2000 jedes Jahr einen Freitag um diese Zeit allgemein als autofreien Tag in Deutschland einzuführen, sozusagen Tag der deutschen Autofreiheit:

(Peter Zamory GAL: Ein CDU-freier Tag!)

Den halten wir dann drei Jahre lang bei – soweit übrigens zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der ganzen Frage –, schaffen ihn dann wieder ab und finanzieren davon endgültig die Pflegeversicherung.

(Beifall bei der CDU)

Wir haben von unserer Seite nichts dagegen, das Bewußtsein bei der Bevölkerung zu initialisieren, stärker auf öffentlichen Nahverkehr zuzugreifen, von unnötigen Autofahrten weniger Gebrauch zu machen, das Auto nur dann zu verwenden – Herr Schmidt, Sie geben das auch zu –, wenn es

sinnvoll ist. Aber mit einem solchen Verfahren und einem solchen Theater, wie das diese Landesregierung vorgeführt hat, erreichen Sie das genaue Gegenteil, und deswegen lehnen wir diesen Antrag ab. – Danke schön.

C

(Beifall bei der CDU – Barbara Duden SPD: Die Landesregierung hat gar nichts gemacht!)

Vizepräsident Berndt Röder: Das Wort bekommt die Abgeordnete Sudmann.

Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke: Was ist los, meine Damen und Herren von der CDU und SPD, Untergang des Abendlandes? In Hamburg, so habe ich jetzt verstanden, werden die Lichter ausgehen, die CDU wird nicht nur am 22. September an Verstopfung leiden. Wir werden keinen Strom haben, nichts wird mehr klappen.

Wenn ich mir anhöre, was in dieser Debatte läuft, dann wünsche ich mir nicht nur einen autofreien Tag. Ich wünsche mir einen Handelskammer-, CDU- und auch SPD-freien Tag. Was Sie hier an Debattenbeiträgen abgeliefert haben, das ist wirklich ein starkes Stück.

Frau Duden, Sie sprachen von Zwangsbeglückung. Wenn die SPD wenigstens anders beglücken könnte, wären wir schon ganz froh. Aber Sie haben so viel Angst in der Hose, daß Sie sich an dem Tag nicht mehr fortbewegen könnten. Was kann passieren? Haben Sie Angst davor, daß die Bürgerinnen und Bürger vielleicht auf den Geschmack kommen, daß sie feststellen, ich komme sogar ganz gut mit Bus und Bahn zur Arbeit, ich könnte das öfters machen? Ist das Ihre größte Angst? Haben Sie Angst, daß die Leute eventuell erkennen, ich brauche das Auto gar nicht immer? Das kann es nicht sein.

Und zur CDU, lieber Herr Engels: Die Mobilität bei Ihnen paßt auf einen Kronenkorken, und Ihr Geistesreichtum paßt auch dicke auf einen Kronenkorken. Dafür brauchen Sie keinen Bierdeckel mehr.

D

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke – Ah-Rufe bei der CDU)

Die GAL hat uns ursprünglich einen Antrag vorgelegt, der schon sehr harmlos war und die ganze Aufregung überhaupt nicht rechtfertigte, weil die in der Pressekonferenz genannten Maßnahmen gar nicht darin vorkamen. Was uns jetzt vorliegt, ist einfach so schön, daß ich es noch einmal vorlesen muß.

„Es wäre zu begrüßen, wenn sich die Hamburgerinnen und Hamburger auf freiwilliger Basis diesem anschließen könnten.“

Das ist nicht nur ein doppelter Konjunktiv, es ist einfach Quatsch. „Es ist zu begrüßen“ und „freiwillige Basis“ bringen eigentlich relativ wenig. Die vorgelegte Neufassung ist der Abschied vom autofreien Tag. Liebe GAL, ihr seid wirklich ganz toll als Tiger gestartet und mit der Neufassung als Bettvorleger gelandet.

(Dr. Roland Salchow CDU: Martin Schmidt ist der Bettvorleger!)

Wenn keine Straße gesperrt wird, wenn nichts passiert, wird es keinen autofreien Tag geben. Die anderen hier lang und breit genannten Städte haben Straßen gesperrt. Da ist niemand an dem Tag verhungert, da ist niemand an dem Tag nicht zur Arbeit gekommen, sondern es hat öffentliche Aufführungen gegeben. Auf einer großen Kreuzung ist eine Oper öffentlich aufgeführt worden, und alle waren begei-

(Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke)

A stert. Und daß 86 Prozent der französischen Bürgerinnen sagen, es ist toll, kann auch nicht nur so aus dem Bauch kommen.

Aber wir werden Ihnen garantieren, daß wir dafür sorgen, daß Straßen gesperrt werden. Wir werden zahlreiche Demonstrationen zusammen mit verkehrsbewegten Menschen anmelden, wir werden nette Kundgebungen machen, und ich hoffe, wir bekommen auch ein schönes Kulturprogramm hin. Es kann doch nicht sein, daß in Hamburg, wie es einmal so schön treffend in einer Zeitung stand, nur für Freißmeilen – oder wenn wir es Alstervergnügen nennen – alle möglichen Straßen gesperrt werden.

Wir wollen keine verkehrspolitische Eintagsfliege, wir wollen, daß sich in Hamburg generell etwas im Verkehr für die Menschen ändert. Deswegen finde ich es um so bescheidener, daß unser Antrag zum Verkehrslärm locker abgelehnt wurde.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Vizepräsident Berndt Röder: Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht. Dann lasse ich über den GAL-Antrag abstimmen. Wer möchte denselben annehmen? – Gegenstimmen? – Stimmenthaltungen? – Dann ist der Antrag mehrheitlich angenommen.

Ich rufe nunmehr den Tagesordnungspunkt 24 auf, Drucksache 16/3673: Bericht des Jugend- und Sportausschusses über die Kindertagesbetreuung 2000.

[Bericht des Jugend- und Sportausschusses über die Drucksache 16/3047:

B **Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 14./15./16. Dezember 1998 (Drucksache 16/1847) – Kindertagesbetreuung 2000 – (Senatsvorlage) – Drucksache 16/3673 –]**

Hierzu bekommt der Abgeordnete Böwer das Wort.

Thomas Böwer SPD: Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Zunächst hoffe ich angesichts der fortgeschrittenen Zeit, daß die Hauptzielgruppe, über die wir jetzt reden, schon im Bett ist. Es ist für Eltern der beste und schönste Augenblick, wenn ein leichtes, regelmäßiges Schnarcheln aus den Kinderzimmern zu hören ist, und es ist für alle Beteiligten das Ende eines gut durchorganisierten Tages, der bei manchen morgens um 6 Uhr anfängt und dann halt um diese Uhrzeit hoffentlich aufhört.

Wir reden heute das dritte Mal in der Bürgerschaft über den Bereich Kita 2000. Ich darf Sie daran erinnern, daß wir gemeinsam den Senat im Dezember 1998 aufgefordert haben, das bisher angebotsorientierte System der Hamburger Kindergartenbetreuung auf ein nachfrageorientiertes System umzustellen. Dazu hat der Senat im September letzten Jahres einen Zwischenbericht vorgelegt, der Anlaß ist, Ihnen heute noch einmal kurz den Fortgang der Bemühungen und der Diskussionen um dieses Reformvorhaben zu verdeutlichen und Sie darüber zu informieren.

Kita 2000 ist ein ambitioniertes Reformvorhaben, und es hat – das zeigen die Besucherzahlen in den Jugendausschußsitzungen – zu einem enormen Informations- und Gesprächsbedarf geführt. Die Sitzungen des Jugend- und Sportausschusses finden im größten Saal statt, da mittlerweile 300 Eltern und Kinder das sehr aufmerksam verfolgen.

(Rolf Harlinghausen CDU: Aber die sind nicht nur zum Jubeln gekommen!) C

– Das ist schon klar, Herr Harlinghausen, die sind nicht nur zum Jubeln gekommen, die sind auch gekommen, weil sie einen Informations- und Gesprächsbedarf haben und natürlich auch ein gewisses Maß an Skepsis, das immer damit verbunden ist, wenn man ein System ändert.

Wir als SPD-Jugendpolitiker haben dies zum Anlaß genommen, im Herbst letzten Jahres ein Gesprächsangebot an die über 800 Kindergärten auszusprechen mit dem Ergebnis, daß die Jugendpolitikerinnen und Jugendpolitiker unserer Fraktion in den nächsten Wochen durch etwa 150 Kindergärten gehen werden und dort das Gespräch mit Elternräten und Erzieherinnen suchen werden. Wir führen darüber hinaus seit geraumer Zeit Gespräche mit den Spitzenverbänden der Hamburger Kindergartenlandschaft, mit Soal, mit der „Vereinigung“, mit der Landesarbeitsgemeinschaft der Wohlfahrtsverbände, denn wenn man ein Reformvorhaben wie Kita 2000 in Angriff nehmen will, dann kann es nur unter den Bedingungen größtmöglicher Transparenz und größtmöglichen Konsenses stattfinden, sonst funktioniert das nicht. Das ist etwas, wo sowohl die Kindertagenträger als auch Politiker und Politikerinnen voneinander lernen. Das ist auch etwas von neuer Kultur in diesem Bereich, zu der wir als Politiker beizutragen versuchen neben den Gesprächen, die das Amt für Jugend und der Senat mit den Trägern führt.

Das hat dazu geführt, daß wir uns über bestimmte Kernfragen, die im Zusammenhang mit Kita 2000 stehen, einig geworden sind. Wenn Sie sich noch an den Bericht erinnern, dann spricht er von einem Automatismus von Ganztagsbetreuung bei Berufstätigkeit. Wir haben in den Gesprächen mit den Spitzenverbänden der Hamburger Kindertagenträgerlandschaft Einigkeit darüber erzielen können, wie wir dieses bewerkstelligen können. Wir sind dabei, über einen weiteren Bereich zu diskutieren, und zwar, wie organisieren wir den pädagogischen Bedarf von Kindern, die aufgrund besonderer familiärer oder sozialer Bedingungen eine Betreuung von mehr als vier oder fünf Stunden brauchen? D

Wir haben angeregt, daß ein weiterer Punkt ebenfalls unter solchen dialogischen Bedingungen vereinbart wird. Eines der Instrumente von Kita 2000 wird der Bereich des Bezirksbudgets sein. Deswegen regen wir an, das Modell, das diesem Bezirksbudget zugrunde liegt, gemeinsam zu erarbeiten. Das heißt, die Kindertagenträger, die sieben Bezirke und das Amt für Jugend erarbeiten zusammen dieses Modell, um von vornherein eine größtmögliche Transparenz herzustellen. Eines ist insbesondere den Vertretern der Regierungsfractionen immer wieder begegnet. Nach den notwendigen 27 Millionen DM an Konsolidierungsmaßnahmen gibt es ein hohes Maß an Skepsis in der Szene. Es gab immer wieder den Vorwurf, ihr macht auf intelligente Weise mit der Konsolidierung weiter.

Ich glaube, wenn wir hingehen und von vornherein sagen, beim Bezirksbudget entwickeln wir dieses Modell gemeinsam oder bitten diese drei beteiligten Gruppen, es gemeinsam zu entwickeln, wird durch diese Transparenz auch klar, daß Kita 2000 eben kein weiteres Konsolidierungsprogramm ist, sondern am Ende der gemeinsamen Bemühungen ein System stehen wird, das noch näher an den familiären Bedürfnissen ausgerichtet ist.

Deswegen ist auch der Zwischenbericht nicht nach dem Motto „Friß, Vogel, oder stirb!“ das Ende aller Überlegun-

(Thomas Böwer SPD)

A gen, sondern nicht mehr oder weniger als eine Zusammenfassung des Standes September 1999, und wir machen in dem Bereich weiter.

Ich nenne aufgrund der knappen Zeit nur noch drei Bereiche, in denen wir in den kommenden Wochen und Monaten Klarheit bekommen müssen.

Erstens: Wie schaffen wir es, daß gerade behinderte Kinder in Hamburg ortsnah ihre Betreuung finden? Wenn wir das Wahlrecht der Eltern formulieren, dann hat es auch für behinderte Kinder und deren Eltern zu bestehen. In diesem Bereich haben wir also zu arbeiten.

Zweitens: Dieser Systemwechsel führt zu verstärkten oder besonderen Anforderungen insbesondere an Träger von kleinen Einrichtungen. Wir werden in den kommenden Wochen und Monaten regeln müssen, was wir als Stadt tun können, aber auch, was Träger tun müssen, um sich auf diese neue Situation einzustellen.

Drittens: Wie bekommen wir Kita 2000, das heißt den Systemwechsel von einer angebotsorientierten zu einer nachfrageorientierten Situation, parlamentarisch geregelt? Was regeln wir über Gesetz, was regeln wir über Verordnung, was regeln wir über Vereinbarung? Diesbezüglich haben wir als SPD-Jugendpolitiker den Trägern einen konkreten Vorschlag unterbreitet, zu dem sie sich nächste Woche äußern werden. Das KJHG, das Kinder- und Jugendhilfegesetz, kennt den Weg der Vereinbarung. Wenn es uns gelingt, größtmögliche Teile über diesen Weg konsensual auf dem Vereinbarungsweg hinzubekommen, dann wird das System von der Akzeptanz her noch besser. Es gibt in den Gesprächen mit den Trägervetretern, aber auch mit Elternräten und Erziehern keine Zweifel mehr daran, daß wir einen Systemwechsel vornehmen wollen.

B Es gibt aber eine Reihe von Fragen, die wir als SPD-Jugendpolitiker Punkt für Punkt abarbeiten werden, und dann werden wir Ihnen irgendwann hoffentlich zu etwas früherer Zeit darüber berichten können. – Ich bedanke mich für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

Vizepräsident Berndt Röder: Das Wort bekommt der Abgeordnete Harlinghausen.

Rolf Harlinghausen CDU: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Ich bin Herrn Böwer sehr dankbar, denn er hat mit vielen Worten versucht, all die offenen Fragen und noch vorhandenen Defizite ein wenig in ein schönes Licht zu rücken.

In Hamburg – das räumen inzwischen sogar die Senatsvertreter ein – gibt es „ein noch nicht gänzlich zufriedenstellendes Platzangebot im Bereich der Kindertagesbetreuung“ – das war ein Zitat. Damit ist es der Senatorin gelungen, was eigentlich als unmöglich erachtet wurde. Nach der Änderung in der Schulpolitik und den hilflosen Versuchen, die Kosten im Bereich der Hilfen zur Erziehung unter Kontrolle zu bekommen, gesteht Frau Raab auch in diesem Bereich ihr persönliches Scheitern ein. Über Jahre hinweg hat sie jegliche Kritik einfach weggewischt, bis sie mit dieser Drucksache, die Ihnen vorliegt, ihre Fehler gesammelt eingestehen mußte. Die Senatorin wird das nicht weiter stören, nachdem sie ihren Rückzug zum Ende der Legislaturperiode groß angekündigt hat.

Nun zu den Beratungen im Jugend- und Sportausschuß. Wie der Senat einräumt, ist die Drucksache über die „Kinderbetreuung 2000“ nur ein Zwischenbericht über die bis-

herigen Überlegungen und Planungen. Abgesehen davon, daß es höchst unbefriedigend ist, einen Zwischenbericht in der Bürgerschaft zu debattieren, und zwar in der Tagesordnung Kinder noch nach Autos, stellt es wohl einen einmaligen Vorgang dar, mit wie vielen Konjunktivkonstruktionen sich die Senatsvertreter in der Beratung helfen mußten.

Der Senat war aufgefordert, gemeinsam mit Trägern und Verbänden ein neues Gestaltungssystem zu entwickeln. Nach Aussage der Senatsvertreter habe die Behörde mit den Beteiligten intensiv diskutiert, so haben wir es eben schon wieder gehört.

Unerklärlich ist es aber, warum sich so viele Einrichtungen beklagten, daß sie an dieser Debatte überhaupt nicht beteiligt worden seien. Die SPD-Fraktion unternimmt seither den Versuch, die Ehre zu retten, und beginnt auf eigene Faust, mit den Einrichtungen und den betroffenen Eltern ins Gespräch zu kommen, mit dem Feuerlöscher in der Hand. Dies, Herr Böwer, verdient Anerkennung.

Ende 1998 beschloß der Senat, im Bereich der Kinderbetreuung 27 Millionen DM in drei Jahren einzusparen. Zu 80 Prozent machen Personalkosten die Ausgabenstruktur von Kitas aus. Daher lassen sich diese Einsparungen im wesentlichen nur beim Personal durchführen. Von diesen 27 Millionen DM sollen durch Reduzierung von Angeboten rund 5,5 Millionen DM erbracht werden. Die Umwandlung von Ganztags- in Halbtagsplätze soll ungefähr 8,5 Millionen DM erbringen. Diese Umwandlung wirkt sich direkt auf die Qualität aus. Für Elternabende gibt es keinen Ausgleich mehr, die Krankenvertretung ist gestrichen, und die Mitarbeiterinnen machen kaum noch Früh- beziehungsweise Spätdienst. Mit anderen Worten: Der Abbau von Qualität hat bereits begonnen.

Nachdem die CDU-Forderungen nach einem flexiblen Beitragssystem jahrelang ungehört verhallen, haben sich die Mühlen der Bürokratie nun doch in Bewegung gesetzt. Wir begrüßen die Intention, das sage ich hier ganz deutlich, trotz der Kritik im einzelnen. Aber die Reihenfolge der Änderungen wurde auf den Kopf gestellt. Bislang gibt es für viele Eltern eine unter Umständen erhebliche Beitragserhöhung; dazu einige Beispiele:

Eine alleinerziehende Mutter mit einem Schulkind, einer vierjährigen Tochter und einem Einkommen von 5000 DM muß statt bisher 490 DM nun 504 DM entrichten. Bei einer sechsstündigen Betreuung steigt der Betrag von 392 DM auf 403 DM, wobei Früh- und Spätdienst noch unberücksichtigt bleiben.

Das geforderte Äquivalenzprinzip kommt nicht zum Ausdruck. Wie erklärt es sich, daß eine fünfstündige Betreuung für diese Mutter 300 DM kostet, eine sechsstündige hingegen – nun hören Sie gut zu – 403 DM. Das heißt, eine Stunde mehr kostet 103 DM.

Im Hortbereich steigt der Höchstbetrag ganz erheblich, nämlich von 280 DM auf 380 DM. Es ist zu befürchten, daß Eltern ihre Kinder aus dem Hort herausnehmen werden, die sich dann als „Schlüsselkinder“ allein überlassen bleiben. Wohin das führen kann, ist uns wohl allen bekannt.

Von einem „Mehr an Flexibilität“ kann in dieser Phase auch noch nicht die Rede sein. Statt dessen sind die Eltern in einem ganz erheblichen Maße verunsichert. Das zeigt auch die große Zahl der Gäste bei den Ausschusssitzungen. Eltern, die im Einzelhandel tätig sind, haben noch immer keine Möglichkeit, ihre Kinder sicher in den Randstunden des Tages oder sogar am Sonnabend betreuen zu lassen.

(Rolf Harlinghausen CDU)

A (Ingrid Cords SPD: Betriebskindergarten!)
Auch für einen unregelmäßigen Betreuungsbedarf über die Woche sind keine entsprechenden Angebote vorgesehen.

Weiterhin unklar sind auch die Überlegungen für Kinder, deren Eltern arbeitslos werden oder vor der Aufnahme einer Berufstätigkeit stehen. Werden diese Kinder umgehend in eine neue Gruppe kommen, oder bleiben sie noch eine Zeitlang in ihrer bisherigen Gruppe?

Der Senat hat sich zu pädagogischen Gesichtspunkten noch nicht geäußert, und das, obwohl die Kindertagesstätten einen Bildungsauftrag erfüllen. Das betrifft auch die Betreuung behinderter Kinder in integrativen Kitas. Die Behörde beschäftigt sich zwar damit, könnte allerdings ein Zwischenergebnis schon vorgelegt haben. Hier scheint sie ihre Hausaufgaben nur sehr unvollkommen erledigt zu haben.

In der Sitzung des Jugend- und Sportausschusses berichtete der Senat, daß er noch nicht wisse, wann die sogenannte Kita-Card eingeführt werde. Nun hören auch Sie, Frau Deuter, bitte genau zu. Noch ist offen, ob sie überhaupt kommen wird. Immerhin ist bekannt, daß Frau Raab dieses System nicht mehr einführen wird. Wer im Jahr 2002 die Behörde leitet, steht noch nicht fest, wie auch die Mehrheitsverhältnisse in der Bürgerschaft noch nicht feststehen. Damit, meine Damen und Herren, lassen sich auch Hoffnungen verbinden. – Ich danke Ihnen.

(Beifall bei der CDU)

Vizepräsident Berndt Röder: Das Wort bekommt die Abgeordnete Deuter.

B **Sonja Deuter** GAL: Herr Präsident, meine Damen und Herren! Meine beiden Vorredner haben im wesentlichen ganz deutlich gemacht, wie sich das Pro und Kontra im Jugendausschuß immer wieder gestaltet. In den vorausgegangenen Debatten haben wir deutlich gemacht, was wir wollen, liebe CDU-Kollegen. Wir wollen die Kinderbetreuung in Hamburg heute dem Bedarf der Familien anpassen – das sage ich hier nicht zum ersten Mal –, also das Angebot der Stadt an der tatsächlichen Nachfrage orientieren.

Soweit herrscht Konsens, und daran ändert auch Ihre Polemik nichts, Herr Harlinghausen. Unser weitergehendes gemeinsames Ziel ist es, und damit meine ich das Ziel der GAL und der SPD – Herr Böwer, ich bin ein wenig über die Aufzählung Ihrer SPD-Aktivitäten verwundert, bei denen wir uns doch regelmäßig immer wieder treffen –, die Eltern mit Nachfragemacht auszustatten. Mit Schecks und über Verträge, für beide Seiten abgesichert, sollen sie sich ihre individuelle Betreuungsoption vor Ort einkaufen können. Die Feinheiten der hierzu vorausgegangenen Debattenbeiträge, das höre ich schon an der Geräuschkulisse, brauche ich zu dieser fortgeschrittenen Stunde nicht mehr wiederzukäuen.

Es gibt jedoch noch einen wesentlichen Punkt, den es heute gilt, besonders hervorzuheben, nämlich den Zeitfaktor. Er muß einerseits lang genug sein, Herr Harlinghausen, um mit den Trägern, den Einrichtungen und den Elternverbänden gemeinsam die Qualitätsstandards und Vertragsgrundlagen zu entwickeln, andererseits muß er aber kurz genug sein, damit diese erarbeiteten Faktoren auch noch in dieser Legislaturperiode verabschiedet werden können. Nur so ist gewährleistet, daß das Ergebnis auch die Handschrift derer trägt, die heute versprechen, die Anregungen,

Ausarbeitungen und Vorschläge, die in den unzähligen Gesprächen bei unserer Tour durch die Kindergärten an uns herangetragen wurden, Herr Böwer, zu prüfen und unmittelbar einfließen zu lassen.

Diese Vorschläge beziehen sich auf Planungssicherheiten für beide Seiten durch Verträge, auf pädagogische Gesichtspunkte, die mir heute viel zu kurz geschildert wurden, und ausreichend Plätze für den angemeldeten Bedarf der Eltern.

Der erste Punkt wird schnell zu einer Einigung führen, denn hier muß zum Beispiel nur ein Kompromiß bei den Kündigungsfristen zwischen sofort und einem halben Jahr gefunden werden. Dies sind die beiden momentan gehandelten Extreme der unterschiedlichen Positionen. Hierbei müssen die Planungen der Einrichtung und die Bedürfnisse der Eltern gleichwertig betrachtet werden; das Wohl des Kindes muß aber in jedem Fall vorangehen.

Die pädagogischen Gesichtspunkte verlangen eine Ausarbeitung der Qualitätsstandards an Runden Tischen, und zwar mit allen Beteiligten, wie dies bereits in Initiativen der GAL, der Behörde und nach meiner Kenntnis auch der SPD begonnen wurde. Hat die CDU solche Initiativen auch? Schade, Sie haben wieder nicht zugehört. Darüber hinaus gibt es Schriften der Europäischen Kommission. Diese acht Schriften, Herr Harlinghausen, empfehle ich Ihnen durchzuarbeiten.

Zu den Qualitätszielen der Kinderbetreuung gibt es diese acht Schriften in Europa. Wir müssen also das Rad nicht neu erfinden, ganz im Gegenteil. Wir sind mit unserer Umstrukturierung der Kinderbetreuung diesen vom Netzwerk Kinderbetreuung herausgegebenen Empfehlungen an die europäischen Mitgliedstaaten gerade einen großen Schritt näher gekommen. Dort heißt es unter anderem:

„Die Einrichtungen sollen Flexibilität in den Öffnungszeiten und Bringezeiten bieten, was die zeitliche Abdeckung der Arbeitszeit wie des Arbeitsjahres einschließt, wenn Eltern dies verlangen.“

Weiter heißt es:

„Die Elternbeiträge sollen 15 Prozent des Familiennettoeinkommens nicht überschreiten, besser noch, darunter liegen.“

Herr Harlinghausen, dies erfüllen wir bei weitem. Die Mindestbeiträge liegen zwischen 3,5 und 4,2 Prozent des Familiennettos und die Höchstbeträge zwischen 10,7 und 13,3 Prozent. Dabei habe ich hier nur die Teil- und Ganztagsangebote samt Früh- und Spätschicht aus diesem neu erstellten Faltblatt der Elternbeiträge berechnet. Die Beiträge für kürzere Angebote liegen noch weit darunter.

Doch es bleibt noch viel zu tun. So fordert die Kommission von den Mitgliedstaaten, daß sie den Eltern leicht zugängliche Informationen über die Einrichtungen der Kinderbetreuung zur Verfügung stellen sollen und Maßnahmen ergreifen, damit sich Eltern ein besseres Bild von den Einrichtungen machen können. Von der GAL wurde im Jugendausschuß hierzu ein übersichtliches Angebot für Hamburg angeregt – Frau Raab nickt –, das der Anforderung sich verändernder Angebote Rechnung trägt, also ergänzbar ist. Wir wünschen ausdrücklich die Beteiligung von Eltern an allen Prozessen. Wir sollten ihnen etwas an die Hand geben, damit auch Eltern, deren Kinder noch nicht in die Schule gehen, in die Position versetzt werden, wie dieser Ratgeber für Eltern von Schulkindern im Titel sagen zu können: Wir reden mit!

(Sonja Deuter GAL)

- A Als Grundlage vielfältiger Rechte für Kinder und deren Folgerungen für die Kinderbetreuung fragt die Europäische Kommission weiter: „Wie sehen wir Kinder? Was erwarten wir von ihnen?“ und „Welche Kinder wollen wir?“ Sie benennt, daß „Annahmen darüber, was Kinder benötigen und wie wir Erwachsenen es ihnen vermitteln sollen, auch in unserem Jahrhundert“, und ich ergänze: Jahrtausend, „noch weitgehend auseinander gehen.“

Doch die Grundvoraussetzungen für Kinder, die wir in den Debatten und Runden Tischen berücksichtigen werden, fließen in die europäischen Qualitätsindikatoren ein.

– Er hört schon wieder nicht zu!

(Rolf Harlinghausen CDU: Ich habe das doch schriftlich!)

– Sie haben es schon schriftlich? Das ist ja wundervoll!

Soweit zum zweiten Punkt meiner Aufzählungen. Für den dritten Punkt, dem Angebot von ausreichenden Plätzen, bleibt anzumerken, daß es auch hier einen Konsens zwischen den Regierungspartnern gibt. Der in allen Umfragen geäußerten Nachfrage nach Teiltagsplätzen muß Rechnung getragen werden!

Lassen Sie mich abschließend ausführen ...

Vizepräsident Berndt Röder (unterbrechend): Meine Damen und Herren! Ich möchte die vielfältigen, interessanten gruppenspezifischen Prozesse nicht unterbrechen, aber der Geräuschpegel ist ein wenig zu hoch.

Sonja Deuter (fortfahrend): Ich bedanke mich, Herr Präsident.

- B Lassen Sie mich abschließend ausführen, woraus sich die Annahme ableiten läßt, daß für diese Aufstockung von Teil- auf Ganztagsplätze – das wiederhole ich – Mittel frei werden. Erstens greift die Umstrukturierung innerhalb geburtschwächerer Jahrgänge, und zweitens gehen verschiedene Umfragen davon aus, daß zur Zeit jeder dritte bis vierte Ganztagsplatz nicht vollständig genutzt wird. Eine derzeit in Auftrag gegebene Umfrage der BSJB wird die Angaben berufstätiger Eltern aktualisieren.

Die Konsolidierungsmaßnahmen, Herr Harlinghausen, erfordern hingegen, daß circa jeder siebte Ganztagsplatz in einen Teiltagsplatz gekürzt werden muß. Wenn Sie einmal nachrechnen, ist da noch Spielraum, denn durch das gerechtere Elternbeitragsystem hat Hamburg nun den unmittelbaren Bezug zwischen Betreuungsumfang und -preis geschaffen.

Diese finanziellen Ressourcen, so die Absprache zwischen den Koalitionspartnern, werden für den der Nachfrage entsprechenden Ausbau von Halb- auf Teiltagsplätze verwendet werden beziehungsweise entsprechend der Nachfrage für Hortplätze oder Pädagogischen Mittagstisch oder was die Eltern sonst noch so einbringen.

Heute, das zeigt auch dieser Geräuschpegel, unternimmt die Bürgerschaft nichts weiter, als den vorliegenden Bericht des Jugendausschusses zur Kenntnis zu nehmen. Ich möchte aber in Erinnerung bringen, daß ich diese Aufzählung unter der Prämisse des Zeitfaktors machte, um zu verdeutlichen, warum diese Faktoren noch in dieser Legislaturperiode beschlossen werden sollten, damit sich nämlich im Paket der Neuerungen der Kinderbetreuung der Inhalt mit der Aufschrift deckt. Daher möchte ich mit der Bitte schließen, den Prozeß der Flexibilisierung der Kinderbe-

treuung zügig und gemeinsam zu bearbeiten und zu beschließen, damit Hamburg trotz knapper Kassen höchstmögliche Qualitätsstandards, Sicherheiten und Angebote bereitstellen kann. – Vielen Dank.

(Beifall bei der GAL und vereinzelt bei der SPD)

Vizepräsident Berndt Röder: Das Wort erhält die Abgeordnete Sudmann.

Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke: Vorab möchte ich ein Wort in eigener Sache sagen. Ich glaube, es wären nicht alle so genervt oder hätten das Gefühl, Sitzungen dauern so lange, wenn wir uns an unsere freiwillige Vereinbarung halten würden. Sehen Sie, Herr Polle, die freiwillige Vereinbarung, alle reden ungefähr fünf Minuten zum Thema, klappt nicht.

(Vereinzelter Beifall bei der CDU)

Aber auch da scheinen wir den Zwang zu brauchen.

Frau Deuter hat schon gesagt, und in einem Punkt hat sie recht, daß wir alle es begrüßen – darin kann ich die CDU wohl einbeziehen –, daß ein System eingeführt werden soll, das sich an der Nachfrage orientiert. Damit sind wir hinsichtlich der positiven Dinge auch schon durch.

Wir kritisieren, daß der Erziehungs- und Bildungsauftrag, den die Kindertagesstätten auch haben, bei den bisherigen Überlegungen sehr weit hinten steht und daß der Staat hinter den Betreuungsauftrag zurücktritt. Frau Deuter mußte selbst feststellen, daß vom pädagogischen Bedarf bisher gar keine Rede war.

Der Zwischenbericht und die Diskussionen machen klar, daß es dem Senat primär darum geht, die Betreuung der Kinder von berufstätigen Eltern sicherzustellen. Im Zwischenbericht findet sich nichts darüber, was Kindertagesbetreuung eigentlich leisten muß, um den Bedarfen von Kindern zu entsprechen. Kindertagesbetreuung muß den Ort für Erfahrungen außerhalb der Familie liefern, Bewegungsräume, Gruppenerleben mit Gleichaltrigen und Förderung der Kinder. Alle diese Dinge finden sich nicht im Bericht. Die Bedarfsfeststellung orientiert sich am Umfang der Berufstätigkeit der Eltern und nicht am Bedarf der Kinder. Wenn ich mir den Bericht ansehe und höre, wie im Ausschuß diskutiert wurde, wenn die SPD davon spricht, Zitat:

„... die Beseitigung unsachgemäßer Nutzung muß vorschreiten“,

dann meint sie damit, daß 30 Prozent der Kinder Acht-Stunden-Plätze haben, obwohl die Eltern arbeitslos sind, dann finde ich, daß diese Debatte ziemlich schlecht ist.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Da ich meine fünf Minuten nicht ausnutzen will,

(Dr. Roland Salchow CDU: Schade, ich bedaure das!)

weil es zu unruhig ist, überspringe ich einige Punkte und komme noch einmal auf den Punkt Transparenz zurück. Herr Böwer sprach davon, daß es sehr viel Transparenz und Gespräche gibt. Es gibt viele Gespräche bei der SPD, der GAL und auch sehr viele bei uns. Was aber nicht als Dialog stattzufinden scheint, sind die Gespräche mit der BSJB. Uns wird von den Trägern berichtet, daß es eher Monologe als Dialoge sind,

(Dr. Andrea Hilgers SPD: Fragen!)

(Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke)

- A in denen zwar informiert, aber nicht die Bedürfnisse und Anregungen der Träger abgefragt werden. Frau Deuter hat in ihrem Beitrag etwas sehr passend beschrieben, sie hat beklagt, daß Herr Böwer immer nur von der SPD spricht. Frau Deuter, es ist einfach so. Herr Böwer macht in der Diskussion klar, daß die SPD die Stadt ist, und die Stadt weiß, was gemacht wird. An Sie, Herr Böwer: Die BSJB ist die Fachbehörde, und sie sollte mal ein bißchen mehr in Gang kommen. Ich glaube, daß beide, weder die BSJB noch die SPD, bisher die Gespräche mit den Elternvertretern und den Mitarbeitern intensiv geführt haben.

Es gibt noch sehr viele ungeklärte Fragen; ich habe noch acht in meinen Unterlagen. Ich werde sie jetzt nicht vorlesen, weil ich damit nicht wie Frau Deuter in die Länge gehen will. Ich sage nur soviel: Wir sind der Meinung, daß das neue Kita-System erst dann eingeführt werden kann, wenn diese Fragen zusammenhängend in einem Paket gelöst werden und nicht wieder scheinbchenweise. Ferner meinen wir, daß das neue System nicht dazu dienen darf, um U-Boot-mäßig vielleicht ein paar Standardabsenkungen einzuführen, weil der, der die Betreuungsmodule nicht kaufen kann, vielleicht einen schlechteren Standard hat. Ebenso wenig darf das System nicht für Haushaltskonsolidierungen genutzt werden. Wenn wir das alles erreichen, käme etwas Gutes dabei heraus; ich bin aber sehr skeptisch.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Vizepräsident Berndt Röder: Die Abgeordnete Deuter bekommt das Wort.

Sonja Deuter GAL: Ich möchte noch kurz zu Protokoll ergänzen, damit wir nichts Falsches verschicken; denn wir verschicken diese Protokolle immer an die Kindertagesheime.

B

Frau Sudmann, Sie haben Ihre Hausaufgaben nicht gemacht. Die Prämisse bei dem Ziel, mehr als vier Stunden zu bekommen, ist nicht nur die Berufstätigkeit. Das ist ein Irrläufer, der durch Hamburg geistert. Es gilt auch, wenn die Eltern in der Ausbildung und alleinerziehend sind, wenn sie studieren und zum Wohle des Kindes. Was Sie eben beanstandet haben, war einfach falsch. Denn auch wenn sie berufssuchend sind – Sie können das nachlesen –, haben sie

einen Anspruch auf mehr als vier Stunden, und jenseits von einer Altersgruppe ihrer Kinder von drei bis sechs Jahren. – Danke. C

Vizepräsident Berndt Röder: Das Wort bekommt die Abgeordnete Sudmann.

Heike Sudmann REGENBOGEN – für eine neue Linke: Für Frau Deuter mußte ich noch einmal nach vorn gehen.

(Glocke)

Vizepräsident Berndt Röder (unterbrechend): Meine Damen und Herren! Die Abgeordnete Sudmann hat noch genau 50 Sekunden Redezeit, und ich denke, Sie sollten ihr zuhören.

Heike Sudmann (fortfahrend): Wenn Sie aufhören zu reden, komme ich auch weiter.

Frau Deuter, ich weiß, daß Berufstätigkeit sehr breit gefaßt ist, aber wenn ich Ihren Beitrag so verstehen darf, daß alle Eltern, egal ob sie in Teilzeit oder gar nicht arbeiten oder ob sie Sozialhilfe beziehen, für ihre Kinder einen Ganztagsplatz bekommen können, bin ich hoch zufrieden, denn das haben Sie gerade gesagt.

(Beifall bei REGENBOGEN – für eine neue Linke)

Vizepräsident Berndt Röder: Weitere Wortmeldungen sehe ich nicht. Dann stelle ich fest, daß die Bürgerschaft von dem Zwischenbericht Kenntnis genommen hat. Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß: 20.21 Uhr

D

Hinweis: Die mit * gekennzeichneten Redebeiträge wurden in der von der Rednerin beziehungsweise dem Redner nicht korrigierten Fassung aufgenommen.

Für diese Sitzung waren entschuldigt: die Abgeordneten Dr. Joachim Brinkmann, Werner Dobritz, Bettina Kähler, Lutz Kretschmann, Rolf Mares, Heide Simon, Michael Waldhelm.