

BESCHLUSS DER LANDESMITGLIEDERVERSAMMLUNG

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN Landesverband Hamburg
Samstag 2. November 2013, Bürgersaal Wandsbek

HAMBURG IN BEWEGUNG: FÜR GUTES LEBEN. FÜR UMWELT. FÜR ALLE.

Präambel

Auf den Straßen pulsiert das Leben. Sie sind Lebensadern und Transportwege für das Wohlergehen der Einzelnen und der gesamten Stadtgesellschaft, egal ob sie Güter zum Hafen oder die Enkelin zum Opa bringen. Verkehr bedeutet Leben, mobil sein zu können bedeutet für Viele ein gutes Leben.

So messen wir Lebensqualität auch an Mobilität: Früher zogen die Menschen eher aufs Land und fuhren zum Arbeiten und Einkaufen in die Stadt. Jetzt wollen immer mehr Menschen, egal ob jung, ob alt, egal welchen Geschlechts, ob mit Familie oder ohne in einem Zentrum leben. Kurze Wege sind hier das Stichwort. Einkaufen, Freizeit, Arbeit sollen nicht mehr über lange Wege erreicht werden. Gleichzeitig bedeutet Mobilität auch Zugang zum Leben, zu gesellschaftlicher Teilhabe. Wer seine Wohnung verlässt, ist mobil und macht sich auf zu sozialen Kontakten. Damit ist die ureigene Form von Selbständigkeit gegeben. Dies möchten wir GRÜNEN auf allen Ebenen unterstützen: mit barrierefreien Wegen, mit guten Ticket-Tarifen, mit günstigen Verkehrsbeziehungen, mit zügigem Verkehrsfluss. Wir meinen: Es ist für die Menschen in Hamburg entscheidend, wie die Stadt Mobilität und Verkehr organisiert und organisieren wird. Das Thema „Verkehr“ steht immer mehr im Zentrum des Lebens jedes Einzelnen und darum auch im Zentrum von Stadtpolitik.

MOBILITÄT IN HAMBURG VERÄNDERT SICH

Aktuell beobachten wir eine Trendwende im Verkehr. Hat sich in den vergangenen Jahrzehnten alles am Autoverkehr auf der Straße ausgerichtet, verschieben sich hier Prioritäten. So ist der PKW-Besitz bei Menschen bis 34 Jahre innerhalb von acht Jahren um 10 Prozent gesunken. Die Mobilitätsmuster verändern sich, die Rolle des Autos als Mittel sozialer Teilhabe nimmt ab. Alternativen rücken in den Fokus, da auch die Flexibilität des Verkehrsmittels eine Rolle spielt. Der ADAC erwartet, dass der Anteil des Autoverkehrs in der Metropolregion Hamburg bis 2030 deutlich zurückgehen wird: von derzeit 58 Prozent auf dann nur noch 40 Prozent. Gleichzeitig wird sich der Anteil des Radverkehrs demnach auf 25 Prozent steigern, der Anteil von Bussen, Bahnen und Fähren am Verkehrsaufkommen wird ebenfalls stark wachsen. Dieses Szenario wird durch aktuelle Zahlen bestätigt: In den vergange-

nen Jahren hat sich gezeigt, dass mehr Räder auf unseren Straßen gezählt werden. Und der HVV bekommt auch wegen steigender Bevölkerungszahlen mit etwa 3 Prozent Zuwachs jährlich immer mehr Fahrgäste. Der Anteil der Wege mit dem Auto dagegen geht auf unseren Straßen zurück. Seit 1990 ist das Aufkommen des Autoverkehrs in Hamburg innerhalb des Ring 2 um 12 Prozent gesunken, der Schwerlastverkehr sogar um 21 Prozent.

VERKEHR BRAUCHT WENIGER PLATZ = WIR HABEN MEHR PLATZ FÜR DIE MENSCHEN

Die Stadt wird durch den Verkehr und insbesondere durch ihre Verkehrsflächen geprägt. Ein Blick von oben offenbart, dass 13 Prozent der Gebietsfläche Verkehrsflächen sind. Aber die Stadt ist im Prozess der Veränderung: Sie wird hinsichtlich der Wohnbebauung verdichtet, gleichzeitig fahren auf den meisten Straßen weniger Kraftfahrzeuge. Das bedeutet, dass wir – ohne wesentliche Beeinträchtigung anderer Funktionen – viele Straßen für dringend benötigte Flächen zum Leben und Begegnen der Menschen beruhigen oder umbauen können. Verkehrspolitik ist der Schlüssel für eine andere Stadtplanung, denn sie gestaltet die Struktur einer Stadt wie kaum ein anderes Politikfeld. Hier ist unser Ansatz weg von reinen Wegeverbindungen hin zu einer gesamtstädtischen Verkehrsplanung, die sich am Grundsatz einer guten Lebensqualität für Alle orientiert. Wir wollen, dass die knappe Ressource Platz in der Stadt anders und gerechter verteilt wird als bisher. Mehr Platz für Menschen und ihre Bedürfnisse – weniger Platz für Technik auf vier oder mehr Rädern.

GRÜNE IDEEN UND DIE TRENDWENDE IN DER MOBILITÄT

Den Trend „weg vom eigenen Auto“ möchten wir GRÜNEN verstärken. Die Bewegung, die sich in Hamburg Bahn bricht, muss jetzt aufgenommen und gefördert werden. Gleichzeitig bekommen wir auf den Straßen mehr Handlungsspielraum, den wir für eine neue Verteilung des Straßenraums einsetzen wollen. Das Leben in der Stadt steht vor neuen Herausforderungen: Wir müssen nicht nur die Frage nach dem schnellen Vorankommen beantworten, sondern auch die des Miteinanders, des Zusammenspiels der Transportmittel. Und wir müssen die Konflikte lösen, die dieses Miteinander auf der Straße und für das Leben links und rechts der Fahrbahn mit sich bringt. Dabei spielt auch die Frage nach Gerechtigkeit eine Rolle: Wie viele Menschen fahren in einem Auto, wie viele Menschen bewegen sich auf den anderen Flächen der Stadt? Hier möchten wir ein Umdenken anstoßen, das die Selbstverständlichkeit einer breiten Fahrbahn für den PKW-Verkehr in Frage stellt. Die meisten unserer Verkehrsprobleme lassen sich auf zu viele Autos und den Schwerlastverkehr in der Stadt zurückführen: AutofahrerInnen sind die Hauptverursacher von Unfällen, 144.000 Menschen leiden in Hamburg unter gesundheitsschädlichem Straßenlärm – genauso viele wie in ganz Baden-Württemberg. 220.000 Menschen atmen krank machende Luft ein, vier Mal so viele, wie in das HSV-Stadion hinein passen.

KLIMAPOLITIK: GLOBAL DENKEN, LOKAL HANDELN

Gleichzeitig sind PKW- und Schwerlastverkehr auch Klimakiller und schaden unserer Umwelt und Natur. Wir brauchen eine Förderung von umweltfreundlichen Alternativen wie dem Zufußgehen und dem Radfahren sowie von Verkehrsmitteln, deren Bewegungsenergie sich aus erneuerbarer Energie speist und Luft und Atmosphäre nicht belastet. Damit übernehmen wir nicht nur in Hamburg Verantwortung, sondern auch global. Ganz nach dem Motto "Global denken, lokal handeln". Wir wollen, dass Hamburg im Kampf gegen den Klimawandel seinen Beitrag leistet und endlich den Ansprüchen als ehemalige Umwelthauptstadt gerecht wird.

Grüne Mobilität auf einen Blick

I. Stadtplanung fängt für uns bei der Verkehrsplanung an. Wir möchten Wegebeziehungen unter neuen Aspekten betrachten und die Verdichtung der Stadt im Sinne eines nachhaltigen Lebens- und Mobilitätskonzept ausrichten.

II. Wir möchten eine neue Planungskultur etablieren, die BürgerInnen frühzeitig einbezieht und deren

Vorschläge berücksichtigt. Dabei setzt eine gute Beteiligung auch eine gute Information voraus. Wir möchten die HamburgerInnen schon weit vor baulichen Veränderungen und Maßnahmen informieren und sie auch an der fachlichen Abwägung teilhaben lassen.

III. Zufußgehen wird zumeist noch unterschätzt und muss einen hohen Stellenwert in der Verkehrsplanung bekommen. Wir wollen Bürgersteige zu sozialen Begegnungsräumen machen, Fuß- vom Radverkehr trennen und das Gehen durch längere Ampelrhythmen und durch die Abschaffung von Bettelampeln fördern.

IV. Wir wollen die Höhe des Radverkehrsbudgets (derzeit 3,15 Euro/Kopf) am Verkehrsanteil des Fahrrads orientieren und damit deutlich steigern. Damit möchten wir das zuständige Personal aufstocken, vor allem den Ausbau der Velorouten beschleunigen, Radschnellwege neu bauen, Fahrradstraßen ausweisen, das Stadtradnetz ausbauen und instand halten sowie für das sichere Radfahren auf der Straße werben.

V. Wir streben in Hamburg Tempo 30 überall dort an, wo Menschen leben und schlafen. Daher möchten wir, dass in Wohngebieten und auf Nebenstraßen Tempo 30 gilt.

VI. Wir möchten den öffentlichen Nahverkehr so stärken, dass die Entscheidung für Bus und Bahn statt Auto auch aus finanziellen Gründen leicht fällt. Das bedeutet für uns: die Fortentwicklung des Tarifsystems für den HVV, mit dem auch Einzelfahrten sich lohnen, Busse auf eigener Spur, Stärkung der U-Bahn zur Taktverdichtung, Verlängerung der S-Bahn ins Umland. Und wir möchten die HamburgerInnen in einem offenen Dialog von der Stadtbahn überzeugen und den Bau in einem Referendum abstimmen lassen.

VII. Wir möchten den Wirtschaftsverkehr auf zentralen Routen bündeln und ihn mit Tempominderungen, LKW-Durchfahrverboten und Tonnagebeschränkungen aus den Wohngebieten heraushalten. Gleichzeitig müssen die Hafenbahn-Entwicklung und der Umbau des Knotens Harburg gefördert und weitere Schienenstrecken im Umland ertüchtigt werden, um den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu bekommen und LKW-Fahrten quer durch die Stadt zu verhindern. Statt des Baus einer Hafenquerspange streben wir eine Förderung aus Bundesmitteln für einen Ersatz der Köhlbrandbrücke mit ähnlicher Leistungsfähigkeit an.

VIII. Das Verkehrsaufkommen in der Stadt hängt wesentlich von den Transportangeboten des Umlands ab. Wir möchten hier die Schienenanbindung in die Metropolregion ausbauen und elektrifizieren, den Verkehrsmittelmix Rad-Auto-Bahn stärken und nicht zuletzt das Nadelöhr Südsteig am Hauptbahnhof entlasten.

I. Verkehrsplanung ist auch Stadtplanung

Hamburg benötigt dringend eine visionäre und zukunftsichere Stadt- und Verkehrsplanung. Neue Wohnquartiere werden nicht nur für den Zeitraum einer Dekade gebaut. Die Urbanisierung und Verdichtung der Stadt, sofern unumgänglich, muss ökologischen, gesundheitlichen und sozialverträglichen Anforderungen gerecht werden. Deshalb ist in der Verkehrsplanung mehr Baukultur dringend nötig. Die Planung des öffentlichen Raums darf nicht allein den Anforderungen des fließenden und stehenden Verkehrs untergeordnet werden, sondern muss Straßen und Plätze ganzheitlich betrachten und auch als Lebensraum für Mensch und Natur gestalten und entwickeln.

Im Sinne eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts möchten wir GRÜNEN in Hamburg, dass Verkehr und das Mobil sein eines jeden Einzelnen neu betrachtet werden. Menschen auf dem Weg zur Arbeit haben andere Transportbedürfnisse als diejenigen, die eine Familie managen. Für ältere Menschen und mobil eingeschränkte Personen müssen wir bestimmte Voraussetzungen ihrer Mobilität berücksichtigen. Auch Kinder bewegen sich auf den Straßen anders als Erwachsene. Frauen nutzen Verkehrsmittel anders.

Insbesondere die Bedürfnisse von behinderten und mobilitätseingeschränkten Personen müssen dabei berücksichtigt werden, so dass diese sich inklusiv und barrierefrei durch Hamburg bewegen können. Inklusion und Barrierefreiheit sind unabdingbare Voraussetzungen für die gleichberechtigte Teilhabe. Wir wollen, dass alle Menschen sich frei und eigenständig in der Stadt bewegen können, ohne dass sie auf fremde Hilfe angewiesen sind. Dafür wollen wir Menschen mit Behinderungen in die Verkehrs-

planung mit einbeziehen. Alle Bereiche müssen an die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen angepasst werden, damit diese gesellschaftliche Gruppe nicht ausgeschlossen wird.

Eine neue Verkehrsplanung bedeutet eine endgültige Abkehr vom veralteten Konzept der ‚autogerechten Stadt‘. Die Planung neuer verkehrsberuhigter Wohnquartiere wie beispielsweise Bahrenfeld Nord bietet die einzigartige Chance, Modellprojekte für nachhaltige und zukunftsweisende Konzepte der Stadt- und Verkehrsplanung zu realisieren, welche über die Hamburger Grenzen hinaus Ausstrahlungskraft erlangen könnten. Bei der Verkehrsgestaltung muss die Maßgabe gelten, wie gut es allen Menschen mit und im Verkehr geht. Dies soll unser Ausgangspunkt für die Verkehrsplanung und ihre Finanzierung sein.

II. Guter Verkehr durch gute Beteiligung

Weil Verkehr Viele betrifft, möchten wir bereits bei der Planung von Maßnahmen Viele beteiligen. Wir GRÜNEN möchten eine neue Planungskultur etablieren, die frühzeitig die Hamburgerinnen und Hamburger in Pläne einbezieht. Wir möchten dabei gemeinsam Konflikte benennen und Lösungen suchen. Wir sehen keine Zukunft in einem Planungsverhalten, das über die Köpfe der Menschen hinweg Maßnahmen entscheidet und diese strikt durchsetzt. Wir möchten verkehrsplanerische Maßnahmen vor Ort mit den Bürgerinnen und Bürgern entwickeln und nicht nur am Schreibtisch entwerfen.

Die Bereitstellung von Information über bereits zuvor von den Planungsgremien beschlossenen Maßnahmen stellt aus unserer Sicht keine Bürgerbeteiligung da. Betroffene Bürgerinnen und Bürger müssen bereits zu Beginn des Planungsprozesses über ihre Vorstellungen befragt werden, damit diese rechtzeitig in die Planungen einfließen und berücksichtigt werden können.

Den Bürgerwillen stärken heißt: In Konfliktfällen den Bürgerinnen und Bürgern zu ermöglichen, sich bei aufwändigen Planungen durch unabhängige Fachleute der eigenen Wahl beraten und unterstützen zu lassen. Nur so können tragfähige Kompromisslösungen erzielt werden.

Gute Beteiligung setzt gute Information voraus. Daher möchten wir die Informationsleistungen der Behörden über Maßnahmen intensivieren und Studien und Gutachten leicht zugänglich veröffentlichen. Damit machen wir die Abwägung nachvollziehbar und bauen in der Öffentlichkeit Vertrauen für Veränderungen auf. Schon weit vor einem Planfeststellungsverfahren oder einer abschließenden Bauplanung möchten wir aufklären, warum Baumaßnahmen und Umstrukturierungen durchgeführt werden sollen. Wir möchten auch über Zwischen- und Baufortschritte informieren und so um ein besseres Verständnis der Öffentlichkeit werben. Damit diese Planungskultur sich auch wirklich im Verwaltungshandeln niederschlägt, halten wir eine Umstrukturierung der Verwaltung für geboten. Der Grundsatz muss sein: Eine Straße – eine Behörde.

AUF LANDESEBENE KOMPETENZ ZUSAMMENLEGEN

Viele Maßnahmen wurden in den letzten Jahren durch lange und kontroverse Streitereien zwischen Behörden verhindert oder stark verzögert. In Zukunft sollen alle bei der Verkehrsplanung betroffenen Abteilungen unter einem Dach arbeiten und damit einer Behördenleitung unterstehen, die für die Umsetzung einer Zielsetzung geradestehen muss.

Nachdem unter grüner Leitung seit 2008 die Stellen für die Planung des Radverkehrs ausgeweitet worden sind, ist unter dem SPD-Senat der Abbau bereits wieder beschlossene Sache. Die sich abzeichnende Verkehrsverlagerung weg vom Auto und die verbesserte Rechtslage für die RadfahrerInnen seit 2009 sind nur mit qualifizierterem Personal auf Landes- und Bezirksebene zu bewältigen.

UNTERE STRASSENVERKEHRSBEHÖRDE IN DIE BEZIRKE VERLAGERN

Wir GRÜNEN möchten, dass Hamburg bei der Straßenverkehrsplanung bürgerfreundlicher wird und Anregungen aus der Bevölkerung einfacher umgesetzt werden. Dafür möchten wir die bezirklichen Kompetenzen stärken. Derzeit ist es oft so, dass Vorgaben und Anregungen aus den Bezirken zur Ausweisung einer Straße (beispielsweise Einbahnstraßen für den Radverkehr öffnen, Tempo-50-Straßen

umwandeln, Fahrradstraßen einrichten) nicht umgesetzt werden. Die Polizei, die der Innenbehörde untersteht, begutachtet als untere Straßenverkehrsbehörde die Situation vor Ort, kommt zu einer anderen Einschätzung als Verwaltung, Gutachten, Politik und/oder AnwohnerInnen und setzt die Vorgaben nicht um. Hier möchten wir die Zusammenarbeit der bezirklichen Gremien, der zuständigen Verwaltung vor Ort und der unteren Straßenverkehrsbehörde optimieren. Wir GRÜNEN denken, dass dies durch die Anbindung der unteren Straßenverkehrsbehörde an die Bezirksverwaltung und durch Loslösung von der Innenbehörde besser gewährleistet wird, da so der enge Betrachtungswinkel des "reinen Verkehrsflusses" auf die Bedürfnisse des gesamten Umfelds einer Straße erweitert wird. Außerdem wäre das ein echter Beitrag zur Stärkung der Bezirke und der lokalen Demokratie und Beteiligung.

III. Der erste Schritt ist zu Fuß

Fast jeder Weg fängt mit dem Zufußgehen an. Und obwohl sich eigentlich alle Menschen zu Fuß bewegen, wird einer politischen Steuerung dieser Fortbewegungsart kaum Bedeutung beigemessen. Die derzeitigen Planungen, in denen Fahrrad-, Bus- oder Autoverkehr zu Lasten der FußgängerInnen berücksichtigt werden sollen, müssen ein Ende haben.

Hier möchten wir GRÜNEN ansetzen und das Verkehrsmittel „Fuß“ stärken. Denn gute Fußwege, die man gern nutzt und wo man sich gern aufhält, sind Ausgangspunkt eines attraktiven Lebens in der Stadt: vom Einkauf der kurzen Wege über das Café um die Ecke bis zum Schlendern und Flanieren auf Straßen mit viel Grün und guter Stadtluft. Damit können wir die Bedürfnisse von Kindern wie Jugendlichen, Eltern wie Älteren, mobil wie kognitiv eingeschränkten Menschen, im selben und von allen geteilten öffentlichen Raum gut aufnehmen.

Damit machen wir unsere Stadt menschlicher und attraktiver und sichern soziale Teilhabe statt Abschottung. Zudem wirken sich gute Bedingungen für den Fußverkehr auch positiv auf den Radverkehr und die Nutzung von Bus und Bahn aus.

VERKEHRSSICHERHEIT VERBESSERN

Fußgängerinnen und Fußgänger sind die schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen und einem vergleichsweise hohen Unfallrisiko ausgesetzt. Dieses Risiko wollen wir mindern. Dies gelingt mit aufgeräumten Wegen, die nicht zugeparkt sind, mit guten Sichtverbindungen beim Überqueren von Straßen und mit ordentlich Platz auf Bürgersteigen, damit sich auch begegnet werden kann. Denn Fußwege sind immer auch soziale Begegnungsräume. Diese Eigenschaft sollte gefördert werden, da so auch das Leben im Quartier angenehmer wird und die Menschen sich in ihrem Wohnumfeld sicherer fühlen. Dies motiviert zum Zufußgehen. Das bedeutet, dass nicht nur auf die Funktion von Fußwegen geachtet werden soll, sondern auch auf die Gestaltung der Fläche: Sitzgelegenheiten sollen gefördert, Sichtbarrieren wie Werbeträger oder unbelebte Parkplatzflächen reduziert, ehemalige Radwege auf schmalen Gehwegen schrittweise zurückgebaut werden.

ZU FUSS UNTERWEGS : OB SCHNELL ODER LANGSAM, ZÜGIG ANS ZIEL

Wir wollen das Zufußgehen aus der Ecke der Beiläufigkeit holen und diese Fortbewegungsart begünstigen. So weit wie möglich möchten wir Radwege vom Fußweg trennen, da gerade auf den engen Wegen in Hamburg Konflikte und Nachteile für den Fußverkehr vorprogrammiert sind. Wichtig sind uns auch der Abbau von Bettelampeln, der Ersatz von Fußgängerampeln durch Zebrastreifen sowie längere Räumphasen und kürzere Wartezeiten an Ampeln. So können wir das Über-Rot-Gehen eindämmen und das Vorankommen auf den Geh- und Radwegen verbessern. Zusatzeinrichtungen für Lichtsignalanlagen sowie den Ersatz von Fußgängerampeln durch Zebrastreifen wollen wir in Hamburg in Absprache mit dem Blinden- und Sehbehindertenverein Hamburg einrichten.

STOLPERFALLEN ABSCHAFFEN

Wo immer eine Straße saniert wird, sollte auch der Zustand des jeweiligen Fußwegs überprüft werden. Stolperfallen wie hochstehende Wegplatten, Schlaglöcher und hohe Bordsteinkanten müssen von den Wegen verschwinden. Sanierungen sollten zusätzlich genutzt werden, um die Wege Hamburgs barrierefreier zu gestalten.

IV. Hamburg wird die fahrradfreundlichste Metropole Deutschlands

In vielen Metropolen weltweit erlebt das Fahrrad eine Renaissance. In Hamburg gibt es – trotz der im Jahr 2008 beschlossenen Radverkehrsstrategie – nur geringe Veränderungen auf den Straßen. Die vielen Chancen, die sich aus der Förderung des Radverkehrs für die Stadt ergeben könnten, werden seit Jahrzehnten vertan. Unbestritten sind die vielen Vorteile des Fahrrads. Großstädte wie Kopenhagen oder Amsterdam dienen als Vorbilder, wie durch langfristig angelegte Strategien das Potenzial des Radverkehrs voll auszuschöpfen ist.

Wir GRÜNEN wollen dem Radverkehr einen kräftigen Schub geben und die Bedingungen fürs Radfahren in unserer Stadt deutlich verbessern. Mit der Radverkehrsstrategie hat die Bürgerschaft bereits eine gute Grundlage geschaffen, um die richtigen Schritte einzuleiten. Anders als der SPD-Senat glauben wir aber, dass es deutlich schneller gehen kann und muss, erforderliche Maßnahmen auch umzusetzen.

Obwohl der Radverkehrsanteil heute ca. 12 Prozent beträgt, also jeder achte Weg von HamburgerInnen mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, gibt Hamburg bisher nicht einmal 2 Prozent seiner Ausgaben für den Fahrradverkehr aus. So gelingt es nicht, die Infrastruktur zu entwickeln, die mehr Menschen fürs Radfahren begeistert. Wir nehmen uns an Kopenhagen ein Beispiel und werden im Haushalt die Höhe des Radverkehrsbudgets am Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr orientieren. Damit möchten wir die folgenden Vorhaben und genügend Stellen in der Verwaltung finanzieren, die Hamburg in kurzer Zeit deutlich spürbar fahrradfreundlicher machen.

VELOROUTEN UND BEZIRKS-RADNETZE SANIEREN, BAUEN, PLANEN

Eine kleine Definition vorweg: Auf dem Bürgersteig sprechen wir von Hochbordradwegen und Servicelösungen. Hochbordradwege sind farblich abgesetzte oder markierte Spuren auf dem Bürgersteig, die eigens für den Radverkehr eingerichtet sind. Servicelösungen sind Bürgersteige, die eigentlich nur für zu Fuß gehende Menschen gedacht sind. Das Radfahren ist dort aber erlaubt. Überall, wo nicht ein blaues Schild mit einem weißen Fahrrad steht und die Radwegebenutzungspflicht zeigt, ist das Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt. Besonders einfach gemacht wird es, wenn der Radweg auf der Fahrbahn markiert ist. Passiert dies mit einer durchgezogenen Linie, sprechen wir von Radfahrstreifen. Diese sind eigens Rädern vorbehalten, PKW ist das Überfahren, Halten und Parken nicht erlaubt. Weniger strikt sind Schutzstreifen. Hier ist der Radweg auf der Fahrbahn mit Strichen abgegrenzt, PKW ist das Überfahren ausnahmsweise und Halten bis zu drei Minuten erlaubt. Viele Gemeinden und Städte informieren auch bei Mischverkehr auf der Straße durch ein Fahrradsymbol auf der Fahrbahn über das Straßenradeln, um die gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern und Gehwegradeln zu vermeiden.

Velorouten sind (derzeit 14) Strecken, die extra für den Radverkehr jeweils Verbindungen durch mehrere Stadtteile ergeben. Dieses Netz ist in den 90er Jahren entstanden und nach der Maßgabe definiert, den Autoverkehr möglichst wenig zu stören, keinen Straßenraum zu beanspruchen und den Radverkehr durch „schönes“ Gelände, aber eher nicht auf Hauptverkehrsstraßen zu führen. Definiert ist das Veloroutennetz kreuz und quer durch die Stadt auf insgesamt ca. 280 km. Die Wege sind meist in keinem guten Zustand, das zügige Fahren oft nicht möglich. Den bisher sehr langsamen Ausbau wollen wir beschleunigen. An vielen Stellen müssen dafür nur vorhandene Planungen umgesetzt werden, um schnell Erfolge zu sehen. Dazu gehören auch stadtweite Fahrrad-Wegweiser, die überall aufgestellt werden, wo die Wege nicht eindeutig sind. Schnelles Radfahren über längere Strecken im Stadtgebiet wird einfacher mit dem schnellen Ausbau der Velorouten. Darüber hinaus sollen in den

Bezirken flächendeckende Radverkehrsnetze entwickelt und umgesetzt werden. Dabei können auch Routenführungen der Velorouten angepasst werden.

RADWEGE MIT NEUER QUALITÄT EINFÜHREN: DER RADSCHNELLWEG

Wir streben den Bau von Radschnellwegen an. Dort kann auf langer Strecke möglichst ohne Stopps, Beeinträchtigungen und Störungen von anderen VerkehrsteilnehmerInnen Rad gefahren werden. Schnelleres Fahren ist erwünscht und wird durch den entsprechenden Straßenbelag begünstigt. Auf diesen Strecken hat das Rad klar Vorrang. Diesen hohen Standard wollen wir in einem stadtweiten Netz herstellen.

Im Rahmen der Aufstellung der Bezirkswahlprogramme wollen wir GRÜNEN in jedem Bezirk eine Projektstrecke für einen Radschnellweg benennen. In Hamburg gibt es diese Form von Radweg bisher nicht.

VIELE RADFAHRSTREIFEN ANLEGEN

Auch wenn es sich oft nicht so anfühlt: RadfahrerInnen sind auf der Fahrbahn meist am sichersten. Mit Radfahr- oder Schutzstreifen und Piktogrammen machen wir darauf aufmerksam und erreichen so mehr Sicherheit und Verständnis zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen.

Das bereits vorliegende Radfahrstreifenprogramm von 2010 wollen wir zügig umsetzen. Durch Anwendung bundesweiter Standards statt Hamburger Spezialregelungen werden auf zahlreichen Straßen kurzfristig glatte, schnell befahrbare, verkehrssichere Angebote für den Radverkehr geschaffen: mindestens je 50 km in den ersten drei Jahren. Dies beinhaltet auch die Anlage von Fahrradschutzstreifen.

IM STADTVERKEHR BESSER DURCHKOMMEN

Wir GRÜNEN werden uns dafür einsetzen, dass die Behörden in Abstimmung mit den Verbänden ein Minimalnetz von baulichen Radwegen definieren, das kontinuierlich erhalten und gepflegt werden soll (unabhängig von der Benutzungspflicht). Dieses Radwegenetz soll auf den bundesweit geltenden Standard gebracht werden.

An vielen Kreuzungen wird es heute schon auf den Radwegen eng. Die Kreuzungen wollen wir deswegen fahrradfreundlich umbauen, mehr Platz schaffen und Ampelschaltungen an die Bedürfnisse der Radfahrenden (d.h. je nach Verkehrssituation mal eigene Fahrrad-Ampeln oder der Verzicht auf dieselben und eine Mitnutzung normaler langer Ampelphasen des KFZ-Verkehrs) und FußgängerInnen anpassen. Auf wichtigen Verbindungen soll eine Grüne Welle vorgesehen werden, um die Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs deutlich zu erhöhen.

Wir wollen ein „Entschärfungsprogramm“ für Kopfsteinpflasterstraßen auf den wichtigsten Radverkehrsverbindungen umsetzen, um den Fahrkomfort anzuheben. Dabei soll gemeinsam mit den jeweiligen AnwohnerInnen entschieden werden, wo Kopfsteinpflaster ausgebessert, ausgegossen oder wo es besser durch Asphalt ersetzt werden soll.

VIELE NEUE FAHRRADSTRASSEN AUSWEISEN

Innerhalb von fünf Jahren sollen Velorouten und andere wichtige Fahrradstrecken in aller Regel als Fahrradstraßen mit Vorfahrt gegenüber Nebenstraßen ausgewiesen werden. Ein gutes Beispiel dafür ist die Lortzingstraße am Eilbekkanal.

SOMMERS WIE WINTERS RADVERKEHRANLAGEN REINIGEN

Regelmäßige Überprüfung und Mängelbeseitigung, Schnitt von Gebüsch und Bäumen, Reinigung wichtiger Radverkehrsanlagen, Kontrollen gegen Falschparkende: All das wollen wir künftig gewährleisten. Das Fahrrad ist schon lange für viele Menschen ein ganzjähriges Verkehrsmittel. Daher sind

auch die normale Unterhaltsreinigung von Radfahrstreifen und ein funktionierender Winterdienst auf Radwegen an weitaus mehr Strecken unbedingt notwendig. Wir wollen deshalb ein stadtweites "Winterradnetz" definieren, das auch bei Schnee und Eis regelmäßig geräumt und freigehalten wird.

EINBAHNSTRASSEN FÜR RADFAHRERINNEN IN GEGENRICHTUNG ÖFFNEN

Wir GRÜNEN setzen uns für Öffnung der Einbahnstraßen in Tempo-20- oder 30-Bereichen für RadfahrerInnen in der Gegenrichtung ein – auch in der Innenstadt und in Geschäftsstraßen. Bei Einbahnstraßen mit Tempo 50 wird geprüft, ob sie notwendig sind. Wenn ja, wird für RadfahrerInnen eine Lösung gefunden, um in Gegenrichtung fahren zu können.

STADTRAD-NETZ VERDICHTEN UND AUSWEITEN

Das StadtRad ist in Hamburg sehr erfolgreich. Oft sind Stationen leer, weil die roten Räder unterwegs sind. Das zeugt von einer guten Auslastung, aber auch von dem Bedarf nach mehr Rädern und weiteren Stationen. Wir möchten daher das schon bestehende Netz verdichten. Was sich für die inneren Stadtgebiete und in Teilen von Rothenburgsort, in Wilhelmsburg und auf der Veddel als sehr erfolgreich herausgestellt hat, möchten wir zudem ausweiten. Auch die entfernteren Hamburger Quartiere gehören ans StadtRad-Netz angebunden. Gleichzeitig möchten wir mit dem Betreiber das Gespräch suchen, inwiefern die Flotte mit Rädern für andere Bedürfnisse (Lasträder, Pedelecs) ausgestattet werden kann. Mittels einer Reservierungsfunktion müsste sichergestellt werden, dass das entsprechende Spezialrad eine begrenzte Zeit an einer Station wartet.

FAHRRADPARKEN ERNST NEHMEN

Sicher und einfach das Fahrrad abzustellen, ist für RadfahrerInnen sehr wichtig. Wir wollen viel mehr und bessere Fahrradstände in Geschäftsstraßen, an Schulen, in Wohngebieten und an Haltestellen. Wenn kein besserer Platz vorhanden ist, wird jeder zehnte KFZ-Parkplatz mit Fahrradständern bestückt. Bessere Radparkmöglichkeiten heißen auch: überdachte Parkmöglichkeiten, Beleuchtung an dunklen Stellen und eine begrenzte Anzahl von (kostenpflichtigen) Fahrradboxen z.B. an Bahnhöfen.

Fahrradparken an Schnellbahn- und ausgewählten Bushaltestellen wird künftig von einer einzigen, leistungsfähigen Stelle in der Hamburger Verwaltung ausgebaut. Auch hier werden (wo nötig) KFZ-Parkplätze zu Fahrradständern, z.B. in den Park+Ride-Parkhäusern. Ein Angebot zu diebstahlgeschütztem Parken wird an jeder Schnellbahn-Haltestelle geschaffen, wo Bedarf besteht und das baulich – und sei es zu Lasten von Parkplätzen für Autos – möglich ist. Zudem wollen wir in Harburg und bei Bedarf weiteren Hamburger Bahnhöfen nach dem Vorbild der Radstationen in Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen Fahrradservicestationen errichten, die mindestens diebstahlsicheres Fahrradparken, Leihräder und Fahrradreparatur anbieten. Diese Servicestationen könnten auch mit Fahrrad- oder Zubehörverkauf, der Wartung des Stadtradsystems oder den geplanten Mobilitätsstationen der Hochbahn („sswitch“) kombiniert werden. Dabei muss gelten: Das geschützte Abstellen von Fahrrädern an Stationen sollte nach Möglichkeit umsonst sein - darf höchstens aber halb so viel kosten wie ein P+R-Platz für Autos. Nicht selten verrotten alte und kaputte Fahrräder über Jahre im Straßenraum und belegen dabei Abstellbügel, blockieren Fußwege und gefährden den Verkehr. Auch hier lassen sich zusätzliche Fahrradparkplätze gewinnen. Wir wollen dafür sorgen, dass Schrottfahrräder in angemessener Zeit als solche markiert und entsorgt werden.

FAHRRADKLIMA VERBESSERN

Entscheidend für alle Verbesserungen ist die Verwaltung. Wir wollen klar verantwortliche Personen mit direkter Anbindung an die Behördenleitung samt leistungsfähiger und auch durch verwaltungsinterne Umschichtungen personell gut ausgestatteter Abteilung. Auf Bezirksebene soll es ebenfalls entsprechende Stellen geben. Radfahrende werden regelmäßig zu Verkehrsklima und Verbesserungswünschen befragt. Die Ergebnisse fließen in die Arbeitsplanung der Behörden mit Prioritätensetzung

ein, um schnell die Schwachstellen der Radverkehrsinfrastruktur abzustellen.

In Zukunft soll es an vielen verschiedenen Stellen der Stadt regelmäßige Zählungen des Radverkehrs geben, um den Erfolg der Politik messbar zu machen. An besonderen Stellen werden Fahrrad-Dauerzählstellen mit öffentlicher Anzeige aufgestellt und die Ergebnisse im Internet dargestellt.

Mit regelmäßigen Kampagnen – auch an die Adresse der AutofahrerInnen – wollen wir die Akzeptanz des Fahrrades erhöhen, das Miteinander und die Verkehrssicherheit verbessern und mehr Menschen zum Radfahren animieren.

V. Verkehr fließen lassen, das Leben an und auf der Straße sicherer machen

Es werden zwar weniger, es sind aber immer noch zu viele Autos auf Hamburgs Straßen. Größter Hemmschuh eines flüssigen Autoverkehrs sind die vielen Autos selbst, das Thema Stau ist ein Dauerbrenner und die vielen Autos machen noch dazu unsere Straßen kaputt. Die Reduzierung des Verkehrs führt dazu, dass Gelder frei werden und besser eingesetzt werden können. Es gibt gleichwohl noch immer Gründe, das Auto zu benutzen. HandwerkerInnen, Lieferdienste und weitere Unternehmen können auf ein KFZ nicht verzichten, könnten aber auch ihre Anlieferung und Abholung optimieren. Für körperlich behinderte Menschen ist der PKW oft der Schlüssel zur sozialen Teilhabe. Und auch mancher private Transport ist ohne Auto nicht zu bewältigen. Für körperlich behinderte Menschen ist der PKW oft der Schlüssel zur sozialen Teilhabe. In vielen Quartieren ist es aber so voll, dass Parkplätze Mangelware sind und illegal abgestellte Fahrzeuge Wege blockieren und Feuerwehreinfahrten versperren. Hamburgs Lärmpegel sind vielerorts zu hoch und die Luft ist mit einer Menge an Schadstoffen angereichert, die gesundheitsschädliche Werte erreichen. Davon werden Menschen ernsthaft krank. Hier möchten wir GRÜNEN gegensteuern und dazu animieren, auf das Auto zu verzichten und Alternativen zu nutzen. Wir GRÜNEN setzen daher auf Maßnahmen, mit denen wir den Autoverkehr flüssiger machen und so gleichzeitig reduzieren.

Auf den Bau neuer Hauptverkehrsachsen wollen wir dabei verzichten. Denn neu geschaffene Hauptverkehrsstraßen ziehen neuen Verkehr an und schaffen durch Lärm- und Schadstoffemissionen neue Probleme in den betroffenen Wohngebieten. Insbesondere bei der Realisierung neuer Wohnquartiere muss bereits im Planungsprozess dafür Sorge getragen werden, dass gemeinsam mit der Bevölkerung Quartiere möglichst autoarm, mit möglichst wenig Autostellplätzen und optimalen Bedingungen für Fußgänger- und Radverkehre sowie guten ÖPNV-Anbindungen geplant werden. Trotzdem nicht zu vermeidende motorisierte Neuverkehre müssen so gelenkt werden, dass dicht bewohnte Gebiete nicht oder nur wenig belastet werden.

INTELLIGENTES VERKEHRSMANAGEMENTSYSTEM MIT CITY-MAUT EINFÜHREN

Es gibt Lösungen (spezielle On-Board-Units, aber auch Apps von Mobilgeräten), die verschiedenste Lösungen von Verkehrsmanagement und intelligenter City-Maut technisch umsetzbar machen. An Bord eines Autos lässt sich die optimale Strecke für eine Fahrt ermitteln, können Baustellen, Staus und andere Wegeunpässlichkeiten eingerechnet werden. Sind viele Autos in der Stadt damit ausgerüstet, kann der Verkehrsfluss enorm beeinflusst werden, da Stauspitzen vermieden und entzerrt werden können.

Solche Lösungen, deren Herzstück spezialisierte Chips sind, wurden z.B. in Hamburg entwickelt und produziert und in Eindhoven bereits erprobt. (Die Niederlande überlegten, ihr KFZ-Steuersystem umzustellen und nur gefahrene Kilometer zu besteuern, derzeit werden diese Pläne aber nicht weiterverfolgt.) Mit dem 'Hamburger Chip' und anderen Lösungen lassen sich alle Fahrten dokumentieren und direkt abrechnen. Die FahrerInnen in Eindhoven bekamen direkt im Auto angezeigt, wie teuer ihre Fahrt (inklusive der Steuern) war. So konnte eine deutliche Veränderung im Verkehrsverhalten dokumentiert werden: 70 Prozent der Fahrenden veränderten ihr Nutzungsverhalten. Sie vermieden den Berufsverkehr und nutzten häufiger die Schnell- anstatt die innerstädtischen Straßen, für die ein höherer Preis verlangt wurde.

Da im Beispiel des Hamburger Chips die ganze Datensammlung in dem Gerät im PKW erfasst und nur die fälligen Gebühren an die zuständige Stelle übermittelt wurden, ist auch der Datenschutz gewährleistet.

Für Hamburg birgt ein intelligentes Verkehrsmanagementsystem große Vorteile. Auch bei uns legen Baustellen und die Höchstfrequenzen im Berufsverkehr die Stadt immer wieder lahm. Wir GRÜNEN möchten daher in Hamburg, ähnlich dem Projekt in Eindhoven, eine intelligente Verkehrssteuerung bewirken, die letztendlich zu weniger Autoverkehr in der Stadt führt.

On-board-Technik kann auch für die Erhebung von Mautgebühren eingesetzt werden und dabei Straßenart, Tageszeit, Umwelteigenschaften des PKW in der Gebührenerfassung einrechnen. Noch lässt die Bundesgesetzgebung keinen Spielraum zur Erprobung einer PKW-Maut in der Stadt zu. Wir befürworten ein diesbezügliches Pilot-Projekt für eine intelligente City-Maut in Hamburg. Wir GRÜNEN können uns für dessen Einführung in Hamburg sehr gut ein hamburgweites Referendum vorstellen.

Das Beste zum Schluss: In Neuwagen wird diese Technik nach EU-Gesetzgebung ab Herbst 2015 generell vorhanden sein, da sie bei einem Unfall auch einen automatischen Notruf (eCall) absetzen kann.

MIT BLAUER PLAKETTE IN DIE UMWELTZONE FAHREN

Hamburg erfüllt die Vorgaben der EU bezüglich der Luftreinhalteplanung nicht und sieht sich Klagen und drohenden Strafzahlungen gegenüber. Andere Städte wie München und Berlin reagieren mit der Einführung einer Umweltzone, um ihre Luftqualität zu verbessern.

Die Umweltzone ist ein Bestandteil im Instrumentenmix, um die Grenzwerte bei den Luftschadstoffen in der Stadt besonders an den hoch belasteten Hot-Spots einzuhalten. Allerdings hat sich die Umweltzone in ihrer ursprünglichen Form bald überholt. Der Wagenbestand ändert sich, viele Autos erfüllen bereits die Abgasnormen, die in der Umweltzone erlaubt sind. Trotzdem sollte Hamburg zu diesem Mittel greifen. In einer Umweltzone, in der nur Kraftfahrzeuge mit der grünen Plakette Zufahrtserlaubnis haben, wird die Luft deutlich sauberer: Es werden 10 bis 12 Prozent weniger Feinstaub gemessen.

Wichtig erscheint uns in diesem Zusammenhang aber, dass auch die Maßstäbe der Umweltzone mit der Zeit gehen. Wir befürworten daher Initiativen, die für Euro-6-Fahrzeuge eine blaue Umweltplakette einführen möchten, die es Kommunen ermöglicht, die Umweltzone über die grüne Plakettenregelung hinaus zu verschärfen und damit die lokale Stickoxid-Belastung weiter zu senken.

MIT ANWOHNERPARKEN STELLPLATZSUCHE VERKÜRZEN

Derzeit ist das Parken in Hamburg, bis auf wenige Gebiete, kostenfrei und Falschparken wird kaum kontrolliert. Dies führt zu viel Parksuchverkehr, zugeparkten Geh- und Radwegen, Feuerwehreinfahrten, Kreuzungsbereichen, dem Parken in zweiter Reihe und nicht zuletzt zu einem hohen Anreiz, mit dem Auto in die Stadt zu fahren, was die innerstädtischen Straßen und Quartiere sehr belastet. Wir möchten das Parken einfacher und die Straßen für AutofahrerInnen, RadfahrerInnen und FußgängerInnen übersichtlicher und sicherer machen. Dafür möchten wir das unübersichtliche Durcheinander an Parkmöglichkeiten und -verboten lichten und Falschparken, besonders auf den Hauptstraßen, stärker kontrollieren. Berlin und viele andere Städte geben Lösungen vor, die wir auch für Hamburg geeignet finden. Ziel ist eine möglichst flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, die innerhalb des Ring Zwei und angrenzenden verdichteten Quartieren Parkzonen einrichtet, für die AnwohnerInnen und andere Betroffene Parkausweise erhalten und Besucher eine Parkgebühr zahlen. Wir wollen Anwohnerparken bevorzugen, indem man AnwohnerInnen und anderen Betroffenen Dauer-Parkausweise gegen eine geringe Verwaltungsgebühr zukommen lässt. Bei der Einrichtung der Parkzonen sollen die Betroffenen durch die Bezirke beteiligt werden und mitreden, wenn es darum geht zu entscheiden ob und mit welchem Zuschnitt Parkzonen eingerichtet werden sollen.

Erfahrungen in anderen Städten haben gezeigt, dass der Ziel- und Quellverkehr sich um 20 bis 40 Prozent reduziert, gleichzeitig haben Anwohnende und der Wirtschaftsverkehr eher die Möglichkeit,

einen KFZ-Parkplatz zu finden. Es gibt weniger gebietsfremde ParkerInnen, weniger Parksuchverkehr, die Wege werden sicherer und der Verkehrsfluss ist höher. Finanziell trägt sich das Konzept selbst, da das Parken streng kontrolliert wird.

Gleichzeitig sollen durch InvestorInnen und NutzerInnen selbst finanzierte Quartiersgaragen verstärkt Alternativen zum dann kostenpflichtigen Parken im öffentlichen Raum bieten.

MEHR AUTO-TEILEN DURCH CARSHARING UND TAXI

Die meisten (Kraft-)Fahrzeuge in Hamburg sind „Stehzeuge“, 22 bis 23 Stunden am Tag stehen sie ungenutzt herum. Das bedeutet, sie verursachen für ihre BesitzerInnen auch ruhend hohe Kosten und tragen zu einer überfüllten Stadt bei. Gerade in der Stadt und für die Stadt bietet das Auto-Teilen eine gute Alternative zum Privat-PKW. Oft ist es günstiger als einen eigenen Wagen zu besitzen, zudem kann man je nach Bedarf ein größeres oder kleineres Fahrzeug nutzen. Für Hamburg betrachtet, entlastet CarSharing unsere Straßen, denn ein CarSharing-Auto ersetzt vier bis acht Pkws. Das bedeutet weniger Lärm, weniger Abgase und auch weniger PKW auf den Hamburger Straßen.

Wir GRÜNEN wollen darum das CarSharing in allen seinen Facetten (von klassisch mit festen Stellplätzen bis zu peer-to-peer, bei dem Privat-PKWs geteilt werden) fördern. Wir möchten, dass die Stadt CarSharing als besonders förderungswürdig deklariert und hierfür Mittel für effektive Öffentlichkeitsarbeit bereitstellt. Auch sollen CarSharing-Betreiber die Möglichkeit bekommen, Stellplätze im öffentlichen Raum zu nutzen. Dies ist derzeit nicht möglich; insbesondere in den stark verdichteten Gebieten sind für die BetreiberInnen auch auf privaten Plätzen kaum geeignete Stellplätze zu finden. Wir befürworten eine Quote von 1:10, auf zehn öffentliche Parkplätze kommt ein nahegelegener und gebundener CarSharing-Platz im öffentlichen Straßenraum. Als älteste und etablierteste Form des Auto-Teilens erfüllt es die Bedürfnisse nach einfach zugänglicher Mobilität. Es ergänzt die anderen Verkehrsangebote und schließt vorhandene Lücken. Dabei ist es uns GRÜNEN wichtig, dass Hamburg seine Umwelttaxis stärkt und deren Wahrnehmung in der Stadt erhöht.

Zusätzlich möchten wir in der städtischen Verwaltung oder einem städtischen Betrieb ein Pilotprojekt starten mit dem Ziel, die betriebliche Flotte durch einen Mix aus Carsharing und Taxi-Nutzung zu ersetzen. So werden die PKW besser ausgelastet, es stehen je nach Anforderung die richtigen Fahrzeuge bereit und es gibt keine Engpässe. Dies kann auch Beispiel gebend für Unternehmen in Hamburg sein, denn der Unterhalt einer betrieblichen Flotte ist mit Kosten und einem hohen Verwaltungsaufwand verbunden.

UMSTEIGEN IN DIE BAHN LEICHT GEMACHT

Wer sein Auto stehen lässt und in Bus oder Bahn umsteigt, braucht gute Abstellmöglichkeiten. Diese gehören in die Peripherie der Stadt und nicht ins Zentrum. Wir GRÜNEN sprechen uns daher gegen die kostenlosen Abstellflächen in der Stadt aus und möchten Park+Ride an äußeren Umsteigepunkten fördern. Neben gut ausgebauten Parkplätzen für PKW am Stadtrand gehören dazu auch überdachte, sichere Abstellflächen für Fahrräder an allen U- und S-Bahnstationen.

IN WOHNGBIETEN MEHR TEMPO 30 SCHAFFEN

Runter vom Gas: Gerade in Wohngebieten bedeutet das weniger Lärm. Schon jetzt ist es üblich, dass in Hamburger Wohngebieten Tempo 30 ausgewiesen wird. Doch von dieser Regel gibt es viele Ausnahmen. Diese Ausnahmen wollen wir GRÜNEN zurückfahren. Unser Ziel ist: In Wohngebieten wollen wir mit Tempo 30 für weniger Lärm, besseren Schlaf und bessere Gesundheit sorgen.

Bei den nachgeordneten Straßen soll Tempo 30 gelten. Zahllose Studien beweisen, dass in Tempo-30-Zonen die Schwere und Zahl der Unfälle deutlich zurückgehen. Eine Studie aus London besagt, dass die Unfallzahlen insgesamt um 42 Prozent, Unfälle mit Todesopfern um 35 Prozent, schwere Unfälle und solche mit Todesopfern bei Kindern sogar um 50 Prozent zurückgingen. Bei Tempo 30 hat man automatisch ein anderes Fahrverhalten, da die Wahrnehmung auch auf den Straßenrand gerichtet werden kann; bei höheren Geschwindigkeiten liegt sie nur auf der Fahrbahn. So werden Gefahren

besser erkannt, Autofahrende können besser reagieren, Bremswege sind kürzer, und bei einem Zusammenstoß mit einem 30 km/h schnellen Auto liegen die Überlebenschancen bei 90 Prozent (30 Prozent bei Tempo 50). Gleichzeitig hat eine Temporeduzierung auf stark befahrenen Straßen auch eine enorme lärmindernde Wirkung. Von 50 auf 30 km/h reduzierter Verkehr bedeutet für das Ohr einer Halbierung der Verkehrsmenge.

Hamburgs Hauptstraßen sind wichtige Routen, wir wollen darum ein Netz von wichtigen Hauptverkehrsstraßen und im Hafen definieren, in denen Tempo 50 tagsüber gefahren werden darf. Das sind in der Regel die mehrspurigen Straßen. Das soll jedoch nicht dort gelten, wenn besonders hohe Belastungen durch Lärm oder Schadstoffe vorliegen. Wir GRÜNEN möchten zudem auch auf den Hauptverkehrsstraßen, deren AnwohnerInnen nachts einem Lärmpegel über 60 db(A) ausgesetzt sind, nachts Tempo 30 einführen. Konsequente Temporeduzierung mit den entsprechenden Kontrollen hat auch den Effekt, dass Schleich- und Ausweichverkehre zurückgedrängt werden.

MEHR LEBENSQUALITÄT IN DIE STRASSENVERKEHRSORDNUNG BRINGEN

Im Gespräch mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort, und auch durch das Beteiligungsprojekt „Beweg die Stadt“ haben wir gelernt, dass viele Menschen eine Verkehrsberuhigung befürworten. Viele gute Vorschläge können wir aber nur umsetzen, wenn dafür die Straßenverkehrsordnung (StVO) geändert wird. Heute muss in Hamburg ein Bezirk mit der Polizei über jede Tempo-30-Zone, um Zebrastreifen und Ampeln oder um Einbahnstraßen feilschen. Sie verweist auf ihre Auslegung der StVO. Wir wollen im Bund erreichen, dass die StVO die Lebensqualität der Menschen an erste Stelle setzt. Dazu müssen Rad- und Fußverkehr gegenüber dem Autoverkehr gleichberechtigt werden. Wenn die StVO heute vom fließenden Verkehr spricht, meint sie den Autostrom, wenn sie von Parkplätzen redet, meint sie KFZ-Stellplätze. Dabei können auf einem Auto-Stellplatz acht Fahrräder parken. Wir GRÜNEN möchten daher, dass Hamburg sich für eine Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) einsetzt. Hier wird geregelt, wie die Straßenverkehrsbehörden Verkehr beschränken, verbieten oder umleiten können, wenn Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs dies gebieten. Die Auslegung dieser Paragraphen wird in den Bundesländern unterschiedlich gehandhabt. Einige berufen sich hierauf auch dann, wenn sie Verkehr aus Gesundheitsschutzgründen beschränken möchten. Andere nutzen die Bestimmungen wiederum, wenn sie im Gegenteil Restriktionen aus Gesundheitsschutzgründen vermeiden möchten. Die Hamburger Straßenverkehrsbehörden gehören zur letztgenannten Gruppe. Diese Unklarheiten möchten wir beseitigen und Rechtssicherheit sowie kommunalpolitische Handlungsfreiheit schaffen. Hamburg sollte daher seinen Einfluss im Bundesrat geltend machen und auf entsprechende Änderungen in der StVO § 45 in Absatz 1 Satz 2 und Absatz 9 Satz 2 hinwirken.

ZAHL DER UNFÄLLE MASSIV REDUZIEREN

Hamburg setzt sich das Ziel, die Zahl der Unfälle mit Personenschäden deutlich zu reduzieren, die Formel muss dafür „Vision Zero – Null Verkehrstote“ sein. Dies gelingt mit geringem Geschwindigkeitsniveau überall dort, wo häufig Konflikte auftreten können, Anwendung der Erkenntnisse aus der Unfallforschung zu Sichtverhältnissen, vielen komfortablen Überquerungsstellen für FußgängerInnen, bessere Berücksichtigung bei Ampelschaltungen und nicht zuletzt der konsequenten Verlegung der Radwege vom Bürgersteig an den Rand der Fahrbahn. Flankiert werden muss das durch die Information von RadfahrerInnen über die Möglichkeit bzw. Pflicht die Straße zu nutzen, um gefährliches Gehwegfahren zu vermeiden.

Wir GRÜNEN setzen uns für eine umfassende Unfallanalyse in Hamburg ein. Dafür möchten wir eine unabhängige Stelle der Unfallforschung beauftragen, die Maßnahmen zur Verkehrssicherheit vorschlägt. Um Problemsituationen schneller und zuverlässiger zu erfassen, möchten wir allen Verkehrsteilnehmern die Möglichkeit geben einfach gefährliche oder schwierige Straßensituationen online in einer Stadtkarte melden zu können. Zudem möchten wir, dass bei jeder Maßnahme, die den Rad- bzw. Fußverkehr, wenn auch nur teilweise, betrifft, verpflichtend ein Sicherheitsaudit durchgeführt wird. So können Probleme, die sich im Laufe der Planung ergeben, noch vor der Umsetzung der

Baumaßnahmen behoben werden.

VI. Gut und schnell mit Bahn, Bus und Schiff unterwegs

Die Basis in Hamburg für den öffentlichen Nahverkehr ist gut, auch wenn es einige Gebiete gibt, die schlecht bedient werden, die Busse und Bahnen sind mehr als ausgelastet, die Fahrgastzahl wächst. Allein damit Hamburg das gute Niveau hält, müssen wir in den öffentlichen Nahverkehr investieren. Schon jetzt stoßen die Busse, wie der Metrobus 5, oder die Bahnen, wie die S3 nach Harburg, die Fährlinie 62 an ihre Kapazitätsgrenze. Wir werden bei der Förderung von Spur und Schiene Prioritäten setzen und Maßnahmen ergreifen, die den Trend zu mehr ÖPNV-Nutzung fördert. Komfortable Angebote müssen her, damit Hamburg auch in zwanzig Jahren die Menschen noch gut transportiert.

EINE KARTE FÜR ALLE FÄLLE: FAHREN, ZAHLEN, UMSTEIGEN

Immer wieder wird innerhalb der GRÜNEN ein "kostenloser" oder fahrscheinfreier HVV diskutiert, der solidarisch finanziert wird. Wir favorisieren allerdings eine Reform der derzeitigen Tarifstruktur mit dem Ziel, sie zu vereinfachen und günstiger zu gestalten.

Wir GRÜNEN wollen das Tarifsystem des HVV neu denken. Derzeit ist es einerseits viel zu kompliziert mit seinen unzähligen Wahlmöglichkeiten und verschiedenen Einzel- und Tages- und Wochentickets, Monatsabos, CC-Karten und dem Zonensystem. Hier möchten wir aufräumen, das Angebot vereinfachen und einen HVV-Kostenairbag für Nicht-Abonnenten einführen, um eine intuitive und spontane Nutzung von Bus und Bahn zu ermöglichen. Die Hochbahn ist dabei auf dem richtigen Weg. Wir teilen die Ansicht, dass die Zukunft eines fortschrittlichen, attraktiven Tarifsystems in der elektronischen Fahrkarte liegt und möchten ihre Einführung unterstützen. Mit ihr können Einzelfahrten gelöst werden, die ab einer bestimmten Anzahl zu einer Tageskarte oder einem Monatsticket werden und so dem Fahrgast keine weiteren Fahrtkosten aufbürden - ein HVV-Kostenairbag. Dieses System bewährt sich seit über zehn Jahren in Großstädten wie London (Oyster Card). Sie bietet die Chance auf Mehrfahrentickets und auf eine einfache Abrechnung. Zudem fördert die elektronische Fahrkarte auch die Intermodalität: Das Nutzen von verschiedenen Verkehrsmitteln kann darüber einfach zugänglich und abgerechnet werden. Bei diesem System muss aber der Datenschutz gewährleistet werden. Der Zugriff auf den Einzelfahrtennachweis darf nur mit Zustimmung des Fahrgasts im Einzelfall möglich sein.

Auch an der Preisschraube möchten wir drehen: Wir GRÜNEN möchten den Öffentlichen Nahverkehr auch finanziell wieder fördern. Ticketerhöhungen werden derzeit allein von den Fahrgästen getragen. Wir möchten, dass der Zuschuss der Stadt wieder proportional mit den Kostensteigerungen wächst und nicht eingefroren bleibt.

Zum anderen möchten wir mit einer neuen Preisgestaltung das neue Mobilitätsverhalten, vor allem einen Umstieg vom Auto auf den ÖPNV, berücksichtigen und belohnen, ohne dadurch regelmäßige NutzerInnen von Bahn und Bus zu benachteiligen. Die Menschen nutzen viele verschiedene Verkehrsmittel, dieses Verhalten müssen wir mit günstigen Einzeltickets fördern. Es muss vermieden werden, dass bei Einzelfahrten durch die immer günstiger werdenden CarSharing-Angebote auf das Auto umgestiegen wird.

Als weiteren Punkt möchten wir wieder ein richtiges Sozialticket einführen, indem wir den aktuellen Abo-Zuschuss reformieren. Auch bedürftige Menschen, die nicht gleich ein Abo abschließen möchten, müssen wir gelegentliches Bus- und Bahnfahren finanziell ermöglichen.

Darüber hinaus möchten wir GRÜNEN den Schnellbuszuschlag abschaffen. Die Schnellbuslinien unterscheiden sich nicht durch ihre Schnelligkeit, sondern durch die komfortableren Fahrzeuge vom übrigen Busangebot. Sie erfüllen eine Transportfunktion wie die übrigen Stadtbuslinien auch, ein gesonderter Fahrpreis ist daher nicht mehr zeitgemäß. Langfristig sollen auf Schnellbuslinien auch die üblichen Stadtbusse eingesetzt und die Flotte vereinheitlicht werden. Wir brauchen in Hamburg keine Busse erster und zweiter Klasse.

BUSSE AUF DIE SPUR BRINGEN

Hamburgs Busnetz gehört auf den Prüfstand. Zu viele Buslinien sind zeitweise so überlastet, dass Menschen dicht gedrängt stehen und weitere Fahrgäste nicht mitgenommen werden können. Zu viele Busse stehen mehr, als dass sie fahren. Das ist fatal, denn jährlich kommen zwei bis drei Prozent neue Fahrgäste hinzu. Kreuzungsumbauten sind keine zukunftsweisende Antwort für einen nachhaltigen öffentlichen Nahverkehr. Wir GRÜNEN lehnen das Busbeschleunigungsprogramm des Senats in der jetzigen Form ab, weil viel Geld in aufwändige Kreuzungsumbauten gesteckt wird, von denen in erster Linie der Autoverkehr profitiert. Dort, wo aus Platz- und Effizienzgründen keine Stadtbahnlinie fahren kann, sehen wir Busförderungsmaßnahmen in der konsequenten, linienbezogenen Anlage von bevorzugenden Ampelschaltungen, in der Markierung von Busspuren und in einer Ausweitung des Busnetzes auf den Tangentiallinien, die die Bezirke miteinander verknüpfen.

Damit wirklich alle Menschen den öffentlichen Nahverkehr nutzen können, setzen wir uns dafür ein, auch die Bushaltestationen unter dem Inklusionsaspekt barrierefrei zu gestalten. Um die besonderen Anliegen von mobilitätseingeschränkten Menschen, Blinden und Sehbehinderten sowie Senioren zu berücksichtigen, wollen wir die Arbeitsgruppe Barrierefreier ÖPNV und den Landesseniorenbeirat weiterhin in die Planungen mit einbeziehen.

Die Hamburger Nahverkehrsbusse sind schon lange keine „Stinker“ mehr, trotzdem dürfen wir hinsichtlich sauberer Antriebstechnik nicht nachlassen, sondern müssen auch in diesem Bereich nachhaltig wirtschaften und auf nachwachsende Ressourcen setzen. Wir GRÜNEN möchten eine Hamburger Busflotte, die sich konsequent weg vom Diesel-Antrieb bewegt und in deren Fahrzeugen auch weitere energiesparende Technik eingesetzt wird.

STADTBAHN: ALLER GUTEN DINGE SIND DREI

Der Bus braucht auf der Straße eine Partnerin. Wo der Bus zu schwach und ein U-Bahn-Neubau zu teuer ist, brauchen wir die Stadtbahn. Sie ist die wirtschaftliche Lösung für die drohenden Kapazitätsprobleme in Hamburg. Die Stadtbahn ist im Bau wesentlich billiger als die U-Bahn und als Transportmittel für Großstädte bewährt und geeignet. Sie kann sehr viel mehr Fahrgäste in sehr viel kürzerer Zeit mitnehmen als ein Bus. Sie ist schnell und leise und hat eine umweltschonende Antriebstechnik. Etliche europäische Metropolen haben die Zeichen der Zeit längst erkannt: Sie bauen ihr Tramlinien-Netz massiv aus. Hamburg hat bisher zwei Versuche gestartet, eine Stadtbahn einzuführen. Im dritten Anlauf soll es nun klappen. Wir GRÜNEN können uns dafür als erste Strecken gut die Strecken der Metrobuslinie 5 in Eimsbüttel und mit Verbindung über die neuen Elbbrücken die Strecke der Metrobuslinie 13 in Wilhelmsburg vorstellen. Der M 5 ist die meistfrequentierte Buslinie Europas und schon jetzt überfüllt. Auch die derzeitigen Maßnahmen, die letzten Reserven rauszuholen, werden in fünf bis zehn Jahren nutzlos geworden sein. Ähnlich verhält es sich mit der M 13. Auch hier ist schon heute ein dringender Ausbau der Kapazitäten nötig, langfristig werden die vorhandenen Busse die Fahrgäste nicht mehr fassen können. Hier brauchen wir ein öffentliches Transportmittel wie die Stadtbahnlinie, die langfristig in den Harburger Süden verlängert werden könnte. So wollen wir den ÖPNV in Hamburg zukunftsfähig und nachhaltig gestalten.

Der Bau einer Stadtbahnstrecke kostet zwar viel weniger als eine neue U-Bahn-Strecke, gleichwohl ist er eine große Investition. Auch wenn sich die Hinweise verdichten, dass der Bund auch langfristig noch Verkehrsprojekte mitfinanziert, muss Hamburg tätig werden und auf Bundesebene an der Gemeindefinanzierung festhalten. Sollte der Bund sich jedoch komplett zurückziehen wollen, muss Hamburg für die Stadtbahn selbst nach finanziellen Lösungen in seinem Investitionshaushalt suchen. Aber die Stadtbahn ist finanzierbar. Hamburg muss in den Ausbau seiner Infrastruktur investieren, und dafür ist die Stadtbahn die wirtschaftlichste und leistungsfähigste Möglichkeit.

VOR DER STADTBAHN KOMMT DIE FRAGE AN DIE BÜRGERINNEN

Bevor es aber so weit ist, wollen wir die Hamburgerinnen und Hamburger mitentscheiden lassen, ob sie die Einführung einer Stadtbahn befürworten. Hamburg braucht dringend einen leistungsfähigeren

Personennahverkehr. Bei der Wahl der richtigen Konzepte sollen Fahrgäste und solche, die es werden könnten, direkt mitentscheiden. Welches Verkehrsmittel ist am ehesten in der Lage, die meisten Fahrgäste sicher, schnell und pünktlich zu befördern, und das bei minimaler Umweltbelastung und zu günstigsten Kosten? Und wo sehen die BürgerInnen den größten Bedarf, den öffentlichen Nahverkehr zu stärken? Ist es das vom Senat favorisierte beschleunigte Bussystem, ein modernes Stadtbahnnetz oder hilft letztlich nur der U-Bahn-Ausbau? Darüber sollen nicht nur ExpertInnen und PolitikerInnen entscheiden, sondern möglichst viele Fahrgäste und AnliegerInnen, Betroffene und auch neue potenzielle NutzerInnen der öffentlichen Verkehrsmittel. Wir GRÜNEN können uns zur Planung der Stadtbahn daher ein hamburgweites Referendum über die Einführung der Stadtbahn und eine erste vorgeschlagene Trassenführung vorstellen. Dies gibt dem Parlament oder der Regierung die Möglichkeit, bei komplexen oder umstrittenen Vorhaben die Bevölkerung vor Beginn eines Planungsverfahrens zu beteiligen. Wir GRÜNE ziehen aus unserer Arbeit im Senat die Lehre, dass das auch für große Infrastrukturprojekte gelten kann, auch wenn sie uns, wie die Stadtbahn, inhaltlich besonders wichtig sind und das Risiko besteht, keine Mehrheit für unsere Idee zu bekommen. Zudem wollen wir GRÜNEN an den strittigen Punkten der möglichen Routen mit den BürgerInnen gemeinsam nach Lösungen suchen.

U-BAHN-KAPAZITÄT ERHÖHEN, S-BAHN VERLÄNGERN

Wir GRÜNEN unterstützen die Hochbahn in ihrer Bemühung, das U-Bahn-System so umzubauen, dass Bahnen zukünftig alle 90 Sekunden fahren können. Das U-Bahn-Netz erfüllt eine sehr gute Anbindungsfunktion und kann innerhalb des Netzes seine Kapazität durch Taktverdichtung steigern. Hier sollte bei der U-Bahn der Schwerpunkt liegen.

Großes Anbindungspotenzial ins Umland hat die S-Bahn (siehe hier Kapitel VIII. zur Anbindung der Metropolregion). Wir GRÜNEN sehen innerhalb Hamburgs dringenden Handlungsbedarf auf der Strecke von Altona nach Harburg. Hier muss die Stadt direkt bei Beginn des neuen Vertrags 2018 weitere Züge einsetzen und die überfüllte Linie entlasten. Wir GRÜNEN setzen uns für ein Drittel mehr Züge als bisher auf dieser Strecke ein.

Die S-Bahn und der Schienennahverkehr im Hamburg Süden leiden seit Jahren unter steigenden Kapazitätsproblemen. Hierzu haben wir im Kapitel VIII. zahlreiche Forderungen formuliert. Aber auch im Hamburger Osten und im Nordwesten müssen wir die Kapazitäten dringend erhöhen: Wir unterstützen den Bau der S4 nachdrücklich und streben eine schnelle Umsetzung des viergleisigen Ausbaus an. Mit der S4 können nicht nur Rahlstedt und die östliche Metropolregion angebunden werden, auch der Hauptbahnhof wird dadurch entlastet. Gleichzeitig müssen sich damit der Güter- und Personenverkehr nicht mehr die Gleise teilen, so dass auch eine flüssigere Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs auf dieser Strecke gewährleistet ist. Dass mit dem Bau gleichzeitig für adäquaten Lärmschutz an der Strecke gesorgt wird, halten wir für selbstverständlich. Ebenso dringlich ist Ausbau der AKN zur S-Bahn (S21) bis Kaltenkirchen. Hier liegt sehr viel Pendlerpotenzial brach, das mit einer komfortablen Schienenanbindung von der Straße geholt werden kann. Die Verzögerungen bei der S4 dürfen dem AKN-Ausbau nicht im Wege stehen, beide Maßnahmen müssen gleichrangig behandelt und nicht voneinander abhängig gemacht werden. Gerade mit dem Blick auf die jahrelange Großbaustelle A7 brauchen wir eine leistungsstarke, attraktive S-Bahn nach Kaltenkirchen. Durch die Ausweitung der Kapazität wollen wir auch die ganztägige Fahrradmitnahme in Schnellbahnen streckenweise ermöglichen und bei der Neubestellung bzw. Neuausrüstung von Schnellbahnzügen stärker berücksichtigen.

Wir unterstützen den barrierefreien Ausbau der U-Bahn bis 2020 und die stufenfreie Gestaltung der S-Bahnhaltestellen bis 2016, die wir längerfristig auch komplett barrierefrei und inklusiv gestalten wollen. Zudem soll die regelhafte Einführung barrierefreier, öffentlicher Toiletten an den Haltestellen geprüft werden.

ATTRAKTIVER FÄHRBETRIEB

Er ist nicht nur touristisch attraktiv, Hamburgs öffentlicher Fährbetrieb erfüllt eine wichtige Transportfunktion der PendlerInnen und AnwohnerInnen der Elbanrainer Cranz, Finkenwerder, Neuenfelde und

Teufelsbrück als auch der angrenzenden Landkreise im Alten Land. Gerade mit Blick auf die überlasteten und unattraktiven Alternativen S3 oder Elbtunnel, bietet die Fähre ein schnelles Übersetzen auf die andere Elbseite.

Schon jetzt sind die Fährverbindungen in den Stoßzeiten deutlich überlastet, so vor allem die Linie 62 zwischen Finkenwerder und Landungsbrücken, so dass Fahrgäste (vor allem solche mit Fahrrad) teilweise mehrere Schiffe warten müssen, bis sie einen Platz bekommen. Wir GRÜNE setzen uns deshalb für die Verdichtung des Taktes der Linie 62 zwischen Finkenwerder und den Landungsbrücken während den Hauptzeiten ein. Außerdem möchten wir die Zuverlässigkeit des Fährbetriebs von Cranz zum nördlichen Elbufer erhöhen. Aufgrund von Verschlickung und bei Wetterproblemen wird die Fähre Blankenese-Cranz zeitweise nach Finkenwerder umgeleitet, was BerufspendlerInnen vor besondere Herausforderungen stellt. Wir möchten daher die Einführung eines Linienverkehrs Cranz-Blankenese-Teufelsbrück-Finkenwerder prüfen, der so mehrere Fährlinien zusammenfasst und auch eine neue und sinnvolle Verbindung von Teufelsbrück und Blankenese schafft.

VII. Vielfältige Maßnahmen für vielfältigen Wirtschaftsverkehr umsetzen

Der Wirtschaftsverkehr in Hamburg ist vielfältig und lohnt einer genaueren Betrachtung: Er reicht von LKW und Bahn, die die Container aus und in den Hafen transportieren, über Lieferanten bis hin zu HandwerkerInnen und DienstleisterInnen, die ihre Werkzeuge und Materialien bisher noch fast ausschließlich mit PKW und Kleinlastern an ihren Einsatzort transportieren. Dieser Wirtschaftsverkehr ist unbedingt notwendig für die Versorgung unserer Stadt und für unser Wirtschaftsleben, dennoch gibt es Möglichkeiten der Verbesserung. Hamburg ist eine prosperierende Stadt, die durch Handel und Warenverkehr zu dem wurde, was sie heute ist, und dies sind die Gründe, warum sie im Verhältnis zu anderen Städten finanziell recht gut dasteht. Innerstädtisch geht der Autoverkehr zurück, das bedeutet aber nicht, dass er weg ist: Die Wagen nutzen andere Wege und wir verzeichnen einen Zuwachs des Verkehrs auf den Autobahnen rund um Hamburg vor allem beim Schwerverkehr.

Doch hat der Wirtschaftsverkehr gleichzeitig einen überproportionalen Anteil an den Lärm-, Feinstaub- und Stickoxid-Emissionen. Er macht die Menschen krank. Er schadet der Umwelt. Um diese negativen Auswirkungen des Wirtschaftsverkehrs in Hamburg so gering wie möglich zu halten, setzen wir auf einen Mix aus Vermeidungs- und Konzentrationsstrategie, umweltfreundlicher Alternative sowie technischer Innovation und Effizienzsteigerung.

WIRTSCHAFTSSTRASSENNETZ DEFINIEREN, LKW-VERKEHR LENKEN, ANLIEFERUNGEN OPTIMIEREN

Wir GRÜNEN möchten den Wirtschaftsverkehr soweit wie möglich auf zentrale Routen konzentrieren und aus den Wohngebieten heraushalten. Dafür müssen die bestehenden Routen modernisiert und besser ausgelastet werden. Auch innovative Liefersysteme, optimierte Anlieferung von Werkzeug und Material oder Ware, Umweltzonen und Geschwindigkeitsbegrenzungen können die Belastungen für Anwohnerinnen und Anwohner verringern. Dies wird begleitet durch Tonnagebeschränkungen und LKW-Schleusen in Wohngebieten. Gleichzeitig bedeutet dies, dass die für LKW zu Verfügung stehenden Straßen für diese gut nutzbar sein müssen, da sie darauf angewiesen sind, um gut durch Hamburg zu kommen.

TONNAGEBESCHRÄNKUNGEN EINFÜHREN

Um die Menschen vor dem Lärm von durchfahrenden LKW besser zu schützen, sind vielfältige Maßnahmen notwendig. Letztlich wird vor dem Hintergrund der zu erwartenden Steigerungsraten vor allem in der Region Süderelbe kein Mittel effizient genug sein, um das Ausweichen der LKW vor dem Hintergrund der immer schwierigeren Gesamtverkehrslage in die Wohngebiete zu verhindern. Die Politik muss sich trauen, an bestimmten Stellen Durchfahrtsverbote für LKW, wie sie im LKW-Füh-

rungskonzept für die Wilhelmsburger und Harburger Wohnquartiere vorgesehen sind, und auch Tonnagebeschränkungen und LKW-Schleusen durchzusetzen. Auch für die Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet sind LKW-Führungskonzepte notwendig, um die EU-Vorgaben zur Luftreinhalteplanung einzuhalten und Lärm zu mindern. Auf den Prüfstand gehören ebenso die Gefahrgutstrecken, die bisher wie in der Stresemannstraße mitten durch dichtbesiedeltes Wohngebiet führen.

Gerade in den Randgebieten der Landesgrenzen sind die Zufahrtsstraßen überfüllt, oft weicht sogar der Schwerlastverkehr auf Neben- und Wohnstraßen aus, wo Menschen leben und die Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit stark eingeschränkt wird. Diese „Fremd“Nutzung der Straßen wollen wir nicht länger dulden. Wir möchten, dass sich LKW auf jenen Straßen bewegen, die auch für diesen Zweck gebaut sind, und setzen daher auf restriktive Maßnahmen, um diesen Verkehr zu lenken.

PENDLERVERKEHR AUF DIE SCHIENE VERLAGERN

Diese Abhängigkeit von der Straße lässt sich dagegen für viele PKW-PendlerInnen lösen. Wir GRÜNEN zählen den PKW-Pendlerverkehr nicht zum originären Wirtschaftsverkehr, denn für den Arbeitsweg gibt es gerade in Hamburg und der näheren Metropolregion gute Alternativen zum privaten Auto. Diese Alternativen möchten wir stärken, so dass der Umstieg leichter fällt und sich letztendlich zeitlich und monetär positiv auf die Fahrenden auswirkt. Ebenso sehen wir GRÜNEN in einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung und in strengen Kontrollen des ruhenden Verkehrs ein Instrument, das Zweite-Reihe- und Ladezonen-Parken unterbindet und so einen sicheren Verkehrsfluss unterstützt.

WIRTSCHAFTSVERKEHR NICHT NUR DURCH DIESEL ANTREIBEN

Zudem möchten wir die Verlagerung des Wirtschaftsverkehrs auf ökologische Antriebssysteme weiter vorantreiben. Vom Lasten-Fahrrad über Elektrofahrzeuge bis hin zur Bahn bieten sich hier interessante Alternativen für die unterschiedliche Zwecke, deren Einsatz Hamburg bei den Unternehmen unterstützen kann.

UMWELTFREUNDLICHE HAFENBAHN-ENTWICKLUNG FÖRDERN

Hamburg ist der wichtigste Eisenbahnhafen Europas. Dies wollen wir GRÜNEN ausbauen und damit die Verlagerung des Hinterlandtransports auf die Bahn stärken. An dieser Stelle müssen wir investieren, aber gleichzeitig auch die Kapazitäten auf den bestehenden Strecken erhöhen. Das neue Entgeltsystem der Hafенbahn ist eine richtige und wichtige Innovation in diese Richtung, die aber noch weiterentwickelt werden kann. Gleichzeitig muss man beim Ausbau der Hafенbahn die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner im Blick haben. Durch technische Innovationen wie leisere Züge, Elektroantriebe und ein lärmflexibilisiertes Entgeltsystem lassen sich die Belastungen für die Stadtbevölkerung deutlich reduzieren.

GÜTERVERKEHR-STRECKEN SANIEREN UND WIEDER ERTÜCHTIGEN – NICHT NEU BAUEN

Wir GRÜNEN wollen, dass der Hamburger Hafen auch beim erwarteten Zuwachs der nächsten Jahre seinen überdurchschnittlichen hohen Anteil des Schienenverkehrs behält; müssen diesen –wie auch den LKW-Verkehr – verträglicher für die Menschen gestalten. Hier versagt der Senat. Dem prognostizierten Containerzuwachs folgt kein schlüssiges Verkehrskonzept, so dass die zukünftige Abwicklung der Waren Rätsel aufgibt. Zum anderen steht die Fehmarnbelt-Querung vor der Tür, die ebenso gute Wege für die Hinterlandanbindung braucht. Diese sind in einer langen Liste von teuren Infrastrukturprojekten wie der Y-Trasse oder der Hafенquerspanne (HQS) nicht zu finden. Wir sehen die Lösung des Güterverkehrs vielmehr in der Beseitigung von Engpässen auf dem Wasser und auf der Schiene. Hier enttäuscht der Senat, indem er den Neubau einer zweiten Kattwyckbrücke, die vor allem dem Bahnverkehr zu Gute kommen würde, aus finanziellen Gründen auf Eis gelegt hat. An dieser Stelle wird deutlich, dass die Finanzierungsstruktur des Hamburger Hafens in einer Sackgasse angelangt ist.

Die offiziellen Zahlen des Senats weisen ein Finanzierungsdefizit der Hamburg Port Authority (HPA) von knapp einer halben Milliarde Euro in den nächsten fünf Jahren aus. Daher brauchen wir einen neuen Hafendialog, der die großen Infrastrukturprojekte im Dialog mit der Wirtschaft endlich priorisiert und gleichzeitig den Finanzierungsbeitrag der HPA insbesondere über Mieten und Pachten substanzial steigert.

Hierbei gibt es einige wenige, aber zentrale Stellschrauben, an denen Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Hamburg gemeinsam drehen müssen: So muss der bedarfsgerechte Ausbau der Eisenbahnknoten in Bremen, Hannover und Hamburg zügig beim Bund durchgesetzt werden. Den größten Bedarf sieht Hamburg hier beim Knoten Harburg, der auch bei vorsichtigen Prognosen zum künftigen Güterumschlag im Hamburger Hafen das entscheidende Nadelöhr bilden wird. Über die Umbaumaßnahmen im Bahnhof Harburg hinaus soll auch die Untertunnelung der Harburger Berge für den Schienenverkehr weiter geprüft werden, damit nicht der Knoten Harburg trotz aufwändiger Bauwerke in wenigen Jahrzehnten wieder an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Ebenso sind weitere Schienenstrecken wie die Amerikalinie Langwedel-Uelzen-Stendal, die auch Hamburg entlasten, wieder zu ertüchtigen.

Auf dem Wasser gilt es, nicht die Elbe weiter auszubauen, sondern die knappen Mittel in das für den Hamburger Hafen wichtigste Verkehrsprojekt zu investieren: den Bau der fünften Schleusenammer bei Brunsbüttel und die sukzessive Erneuerung der alten Schleusen, um damit die Funktionsfähigkeit des Nord-Ostsee-Kanals dauerhaft zu sichern. Den bedarfsgerechten Ausbau des Elbe-Seitenkanals, des Elbe-Lübeck-Kanals und des Schiffshebewerks Scharnebeck wollen wir ebenfalls vorantreiben, um perspektivisch die Binnenschifffahrt von Hamburg aus zu stärken.

Den Bau neuer Autobahnen lehnen wir ab. Hier muss das bestehende Netz erhalten und instand gesetzt werden. Insbesondere das Problem mit der maroden Köhlbrandbrücke muss jetzt gelöst werden. Wir stehen zu dieser Elbquerung und möchten den Bund in die Pflicht nehmen, die Finanzierung des Ersatzbaus dieser wichtigen Lebensader des Wirtschaftsverkehrs von Nord- nach Südeuropa zu finanzieren. Auch vor diesem Hintergrund lehnen wir den Bau der HQS ab. Die HQS wird nahezu zeitgleich gebaut und finanziert werden müssen. Wir betrachten es als äußerst unrealistisch, dass Hamburg den Bau zweier Großprojekten in dieser Dimension durchführen kann und wird. Wir möchten deshalb, dass der Bund sich aus der Finanzierung der HQS zurückzieht und stattdessen den Bau/die Sanierung der Köhlbrandquerung finanziert. Für die HQS gibt es gute Alternativen in und um den Hafen, die wir ertüchtigen können, zur Köhlbrandbrücke gibt es keine Alternative.

Im Einsatz von Verkehrstelematik sehen wir im Wirtschaftsverkehr eine Effizienz-Steigerungsmöglichkeit. Informationen sind bei den Pendlerströmen das A und O. Sie sind es auch bei der Abwicklung des Güterverkehrs in Norddeutschland. Hierzu muss länderübergreifend eine Verkehrstelematik sowie ein Parkraummanagement für LKW auf den Autobahnen installiert werden. So können die Verkehrsströme koordiniert und unnötige Fahrten sowie Staus reduziert werden. Ebenso muss der Schleichverkehr unterbunden und der Verkehr auf die Hauptverkehrsrouten gelenkt werden. Dafür scheint uns die konsequente LKW-Bemautung der Bundesstraßen eine sinnvolle Maßnahme.

Wir GRÜNEN stehen zum Ausbau der A7 mit seinem Lärmschutzmaßnahmen. Hinsichtlich der kommenden A26 von Niedersachsen nach Hamburg fordern wir, dass diese von Buxtehude bis zur Landesgrenze erst dann für den Autoverkehr freigegeben wird, wenn auch das Teilstück auf Hamburger Gebiet fertiggestellt ist. So können die AnwohnerInnen, aber auch der PKW- sowie Güterverkehr im Süderelberaum, vor einem Verkehrschaos bewahrt werden. Wenn die A26 fertig gestellt ist, möchten wir den Rückbau der Cuxhavener Straße ernsthaft prüfen.

VIII. Metropolregion in die Verkehrsplanung integrieren

Viele Menschen, die täglich nach Hamburg pendeln, wissen es schon lange: Die Kapazitätsgrenze vieler Verkehrsmittel ist erreicht. Ob überfüllte Regionalzüge aus Süden, Osten und Norden, ob die S3/S31, die in Stoßzeiten buchstäblich aus allen Nähten platzt, ob Lärm durch LKW und Güterzugkolonnen aus dem Hafen tagsüber, aber vor allem auch nachts, oder durch anstehende notwendige Milliardeninvestitionen allein für den Erhalt der Straßeninfrastruktur auf Hamburger Gebiet: Ein Verkehrskollaps droht.

Überall dort, wo Containerzüge entlang rattern und LKW entlang fahren, ob im Süden, Osten, an der Güterumgebungsbahn oder demnächst auch in Richtung feste Fehmarnbelt-Querung, kommt zu den klassischen wachsenden Pendlerströmen in die Metropole Hamburg noch die Belastung durch den Hafen hinzu. Hier ist Politik gefragt, in Hamburg und von Hamburg gemeinsam mit den benachbarten Ländern und Kreisen. Nicht alles kann man von heute auf morgen lösen, aber ändern kann man vieles: Pendeln mit weniger bzw. ohne PKW durch einen länderübergreifenden ÖPNV, durch Lärmschutz und kluge Lösungen für die Güterbahn und eine Verkehrslenkung von LKW, die Wohngebiete schützt.

HAUPTBAHNHOF ENTLASTEN

Für den ÖPNV entwickelt sich der Hamburger Hauptbahnhof immer mehr zum Nadelöhr. Für die PendlerInnen wird auch das Aus- und Umsteigen am Hauptbahnhof zu Stoßzeiten immer unbequemer. Vor allem am Südsteig sind die Engpässe eklatant und müssen gelöst werden. Es muss geprüft werden, wie dem Platz und Raumbedarf der Reisenden baulich besser entsprochen werden kann. Weiterhin muss untersucht werden, ob der noch vorhandene Tunnel unter dem Südsteig wieder geöffnet werden kann.

Daher wollen wir rasch gemeinsam mit der Deutschen Bahn und den norddeutschen Ländern Maßnahmen für die Entlastung des Hauptbahnhofs in Angriff nehmen. Dazu gehört das Reduzieren der Notwendigkeit am Hauptbahnhof umsteigen zu müssen, z.B. durch andere Umsteigebahnhöfe und die Durchbindung der Nahverkehrszüge, d.h. keine langen Standzeiten im Hauptbahnhof und damit eine Kapazitätssteigerung. Die Attraktivität des Bergedorfer Fernbahnhofs ist zu erhöhen, indem dort mehr IC/EC halten.

RAD, AUTO, BAHN – MEHR VERKEHRSMITTEL MIXEN

In Hamburgs City klappt das Zusammenspiel von U-Bahn, S-Bahn, Bus, Taxi und Leihfahrrad bereits ganz gut. Verbessern ließe es sich noch durch den Ausbau des CarSharings, der Organisation von Fahrgemeinschaften und indem die Verfügbarkeit sämtlicher Fortbewegungsmittel an zentraler Stelle abgerufen werden könnte. Mobile Apps könnten dafür intelligente Lösungen bereithalten, die die Fahrgäste darüber informieren, ob der gewünschte Umstieg klappt oder ob ein Stadtrad an der nächsten Haltestelle zur Verfügung steht und reserviert wurde.

Genau dies brauchen wir nicht nur in Hamburg, sondern explizit auch für das Umland. Hamburg hat ein Interesse daran, dass seine PendlerInnen möglichst schon außerhalb der Stadt vom Auto auf die Bahn umsteigen. Das Zusammenspiel von Auto, Rad, Bus und Bahn setzt Informationen über Verfügbarkeit und Reisetempo voraus. Wir möchten das Entstehen intelligenter, internetbasierter Plattformen fördern, auf denen alle Verkehrsinformationen zusammen laufen. Diese sollten jedeN NutzerIn für regelmäßige Fahrten oder kurzfristig für Einzelfahrten informieren, welche Verkehrsmittel aktuell die beste Wahl sind, wo Umsteigen bzw. ein Wechsel des Transportmittels sinnvoll ist, wie die Verfügbarkeit von freien B/P+R-Plätzen ist und vieles mehr. Wer hingegen mit der Schnellbahn in die äußeren Stadtteile Hamburgs zur Arbeit oder nach Hause pendelt, braucht dort oft das eigene Rad. Daher setzen wir uns für einen zügigen Ausbau von B+R-Angeboten auch in der Metropolregion außerhalb der Stadtgrenzen ein. Wir brauchen an den S-Bahn-Haltestellen an der Stadtgrenze ausreichend Park+Ride- sowie Bike+Ride-Plätze. Die dafür vorhandenen Konzepte der Metropolregion Hamburg sollen konsequent umgesetzt werden. Zudem sollte es Lade- bzw. Akku-Austauschstationen für elektromobile Räder und Autos geben. Leihfahrräder sollten auch in der Peripherie zum Verkehrs-Standard gehören, mit speziellen Über-Nacht-Tarifen, die die spontane Mitnahme erleichtern. Damit auch über längere Strecken das Radfahren als Alternative attraktiv bleibt, hat der Einsatz von Pedelecs hier eine besondere Bedeutung. Die hamburgischen Velorouten müssen durch die Umlandgemeinden ab der Stadtgrenze genutzt und weiter ins Umland ausgebaut werden.

BAHN-ANGEBOT IM UMLAND AUSBAUEN

Die Führung der Metronom-Linien über den Harburger Bahnhof hinaus bis zum Hauptbahnhof muss ausgebaut werden. Die Neuvergabe des S-Bahn-Vertrags ist nur mit einer Soll-Formulierung auf die Anschaffung zusätzlicher Waggons zur Entlastung der Linie S3/S31 bis Neugraben und Stade verbunden worden. Der Senat macht sich hier von der S-Bahn Hamburg abhängig, anstatt die Neuanschaffung als Vertragsvoraussetzung zu setzen. Die S-Bahn-Linie befindet sich sowohl zwischen Harburg und Hamburg, als auch zwischen Harburg und Stade regelmäßig an ihrer Kapazitätsgrenze. Gerade vor dem Hintergrund der Prognosen bei der Zunahme des Güterverkehrs in der Süderelberegion ist ein attraktives S-Bahn-Angebot entscheidend. Zudem müssen Gespräche mit Schleswig-Holstein und Wedel geführt werden, inwiefern die S1 nach Wedel öfter bestellt werden kann, um für die PendlerInnen ein besseres Angebot als bisher zu machen.

Wir GRÜNEN wollen die S4 nach Ahrensburg auf eigenen Gleisen. Bei der AKN zwischen Hamburg und Kaltenkirchen ist dringend eine Elektrifizierung der Strecke angezeigt. Wir wollen die Strecke zur S-Bahn ausbauen. Weiter möchten wir prüfen, wie man die Schienenverbindung vom Flughafen Fuhlsbüttel nach Hamburgs Norden und nach Schleswig-Holstein verbessern kann und ob weitere Haltestellen zwischen Hannover, Hamburg und Kiel notwendig sind. Dabei sollte insbesondere die Revitalisierung alter Schienenverbindungen betrachtet werden. Auch muss sich der Komfort der Bahn-Nutzung überregional verbessern: Ein Hebel ist die Ausschreibung von Teilstrecken, wie der Metronom beweist.

Die Wiederbelebung der Strecken zwischen Geesthacht und Bergedorf, zwischen Glinde und Hamburg sowie die ehemalige Heidebahn Buchholz – Jesteburg – Maschen bzw. Harburg müssen vom Senat zusammen mit den anderen Landesregierungen geprüft werden.