

## Eine Stadt für alle

### Motorisierter Individualverkehr

#### 1. Die Herausforderung

Das Stadtbild in Hamburg wird stark durch das Auto dominiert. Straßen nehmen einen Großteil des öffentlichen Raumes ein, genauso wie parkende Autos die, nebeneinander gestellt, mehr als fünf mal die Fläche der Außenalster an Platz<sup>1</sup> brauchen. In Großstädten werden mehr als 50% der PKWs im öffentlichen Raum geparkt und stehen etwa 23h am Tag still.<sup>2</sup> Die enormen, für die Allgemeinheit entstehenden Kosten, sind unserer Meinung nach nicht durch die aktuellen Parkgebühren so wie die KFZ Steuer abgedeckt. Hinzu kommen die verursachte Belastung durch Lärm und Luftverschmutzung sowie der Sicherheitsaspekt. Seit etwa zehn Jahren stagnieren die Zahlen der Schwerverletzten und Toten durch Autounfälle,<sup>3</sup> leider weit entfernt von null. Gleichzeitig ist ein flüssiger Verkehr wichtig für Handwerk und Gewerbe. Einen angemessenen Parkplatz zu finden ist gerade für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen wichtig, in der aktuellen Situation aber auch sehr schwierig.

Der Verkehrsfluss wird auch durch das weiter wachsende Aufkommen an Lieferfahrzeugen gestört. Hier nimmt Hamburg schon eine Vorreiter\*innenrolle ein durch das Erproben eines Microdepots in der Buchardstraße. Der Weg zu emissionsfreiem, leisen Lieferverkehr ist allerdings noch weit.

#### 2. Die Vision:

Volt möchte sich für eine Stadt engagieren, in der das Auto nicht immer zuerst gedacht wird. Wir sind überzeugt, dass davon am Ende alle profitieren. Wo jetzt Autos parken, könnten bald Grünanlagen entstehen, Fahrradstraßen gebaut werden, oder Leute draußen vor einem Restaurant sitzen. Die Verbesserung der Luft und das Weniger an Lärm – kurz: die lebenswerteren Straßen – kommen allen zu Gute. Wir sind überzeugt die 'Vision Zero', das Ziel, keine Verkehrstoten mehr beklagen zu müssen, erreichen zu können. In Oslo ist es bereits soweit,<sup>4</sup> vielleicht ja auch bald in Hamburg.

Gleichzeitig ist uns bewusst, dass das Auto wichtiger Verkehrsträger bleiben wird. Diesen wollen wir so leise, emissionsarm und durch Sharingangebote platzsparend wie möglich gestalten. Wer auf das Auto angewiesen ist, soll dies weiter nutzen können und sich eventuell sogar mit weniger Stau und Parkplatzsuche rumärgern müssen. Und wenn man

<sup>1</sup> Studie des NABU Hamburg

[https://hamburg.nabu.de/modules/preseservice/index.php?popup=true&db=preseservice\\_hamburg&show=15892](https://hamburg.nabu.de/modules/preseservice/index.php?popup=true&db=preseservice_hamburg&show=15892)

[24.02.23]

<sup>2</sup> Studie des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

[https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017\\_Ergebnisbericht.pdf](https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf) [24.02.23]

<sup>3</sup> ADFC Unfallstatistik. <https://hamburg.adfc.de/artikel/unfallstatistik-fuer-hamburg> [24.02.23]

<sup>4</sup> Artikel zu null toten Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen in Oslo 2019 und null toten Fußgänger\*innen in Helsinki

<https://www.theguardian.com/world/2020/mar/16/how-helsinki-and-oslo-cut-pedestrian-deaths-to-zero> [24.02.23]

das Auto einfach anderen Alternativen vorzieht, soll dies auch weiterhin möglich sein, aber unter Übernahme der anfallenden Kosten durch Individuen, anstatt diese auf die Allgemeinheit umzulegen.

### 3. Maßnahmen und Leitlinien:

Der Durchfahrtsverkehr in den Wohnquartieren soll reduziert werden. Hierzu stellt der Einsatz von gegenläufigen Einbahnstraßen und Modal-Filtern ein lokal umsetzbares Mittel dar. **Gegenläufige Einbahnstraßen** ermöglichen das Problemlose Ein- und Ausfahren in und aus den Quartieren für Anwohnende. Schleichverkehr und Durchfahrten werden hingegen unattraktiv. Gleichzeitig werden Müllabfuhr, Straßenreinigung und Einsatzfahrzeuge nicht behindert. Eine solche Strategie wird bereits erfolgreich in Superilles von Barcelona verfolgt. **Modalfilter**<sup>5</sup> sind Straßenbauliche Maßnahmen, die nur bestimmte Verkehrsteilnehmende, bspw. Radfahrende, zu Fuß Gehende oder den ÖPNV, durchlassen. Diese Filter können mit der Errichtung von Grünanlagen oder Spielplätzen auf Straßenabschnitten verbunden werden. Neben der Verkehrsberuhigung bestimmter Quartiere führt dieses Mittel auch zur Steigerung der Attraktivität des Fahrrads oder des ÖPNV verglichen mit dem Auto. In Houten in den Niederlanden wird dieses Mittel gezielt eingesetzt um den Wechsel vom Auto zum Fahrrad zu motivieren. Mit Erfolg: In Houten wurden 2018 40% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.<sup>6</sup> Solche Modalfilter sollen explizit auch genutzt werden, um den LKW-Durchfahrtsverkehr durch Hamburg zu lenken und lokal zu reduzieren. Volt setzt sich außerdem dafür ein, dass die Einrichtung weiterer **Autofreier Zonen** nach Vorbild des Jungfernstiegs geprüft wird. Welche Bereiche genau für Autos gesperrt werden sollen, soll lokal und mit Beteiligung der Anwohnenden und Gewerbetreibenden entschieden werden. Eine Diskussion nach dem Vorbild der Bezirksversammlung Altona zur Verkehrsberuhigung Ottensens unterstützt Volt daher ausdrücklich.<sup>7</sup>

Der Ausbau des **Park and Ride** Angebots, wie er bereits geschieht, unterstützt Volt ausdrücklich.

Volt setzt sich bundesweit für eine Anpassung der StVO ein, sodass **Tempo 30** innerstädtisch die Norm und Tempo 50 die Ausnahme ist. Daher fordert Volt, dass Hamburg der Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten"<sup>8</sup> beitrifft, wie aktuell vom Hamburger Verkehrsausschuss geprüft wird. Hamburg hinkt im Städtevergleich in Sachen Tempo 30 Zonen hinterher.

<sup>5</sup> Artikel des ADFC, der Modalfilter erklärt,

<https://www.adfc.de/artikel/modale-filter-beruhigen-quartiere-und-schaffen-platz> [24.02.23]

<sup>6</sup> Exkursionsbericht, Institut für Verkehrswissenschaften, Technische Universität Wien

[https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Lehre/Exkursionen/2018\\_Niederlande/staub-2018\\_Houten\\_v2.pdf](https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Diverse/Lehre/Exkursionen/2018_Niederlande/staub-2018_Houten_v2.pdf) [24.02.23]

<sup>7</sup> Beschluss der Bezirksversammlung zum Projekt "freiRaum Ottensen - das autoarme Quartier"

<https://www.hamburg.de/altona/freiraumottensen/16247520/beschluss-verkehrskonzept-bezirksversammlung-ung-altona/> [24.02.24]

<sup>8</sup> Website der Initiative

<https://www.lebenswerte-staedte.de/> [21.02.23]

In München gilt auf 85% der Straßen Tempo 30,<sup>9</sup> in Berlin sind es ca. 80%.<sup>10</sup> In Hamburg gilt dagegen aktuell nur auf rund 59% aller Straßen Tempo 30.<sup>11</sup>

Schon im November 2016 hat das Bundesumweltamt die Wirkung der Einführung von Tempo 30 auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen untersucht<sup>12</sup> und stellt durchweg positive Effekte fest: So sinken Unfallzahlen, Lärmbelastung und Schadstoffemissionen während die Reisezeit kaum verringert und der ÖPNV kaum verlangsamt wird. Volt setzt sich vor diesem Hintergrund dafür ein, die Einführung von weiteren Tempo 30 Zonen zu prüfen. Vorbild ist auch hier Helsinki, wo Tempo 30 einen entscheidenden Beitrag zum Erreichen der 'Vision 0' geleistet hat,<sup>13</sup> aber auch Spanien, wo auf einspurigen Straßen innerorts nun im ganzen Land Tempo 30 gilt.

Volt setzt sich Hamburg weit für die Einführung einer **City-Maut** ein mit dem Ziel, das Verkehrsaufkommen in Hamburg nachhaltig um ca. 20% zu senken, wie z.B. in Stockholm und London geschehen. Hierdurch soll eine Preistransparenz der durch den Autoverkehr verursachten Kosten hergestellt werden, die von den Autofahrenden selbst anstatt von allen gezahlt werden sollen. Die Maut soll soziale Aspekte berücksichtigen. Vergünstigungen für Car-Sharing Angebote bzw. E-Mobilität für eine begrenzte Zeit sollen im Lichte der Verkehrswende ebenfalls diskutiert werden.

Die Möglichkeit, **kostenfrei im öffentlichen Raum zu parken**, ist eine indirekte Subvention für den PKW. Daher soll diese, insbesondere in Innenstadtgebieten, verringert werden oder ganz wegfallen. Außerdem soll geprüft werden, ob aktuell erhobene Parkgebühren im Sinne der Kostendeckung angemessen sind oder erhöht werden müssen. Ein **Bewohnerparkausweis** kostet in Hamburg aktuell für 70€ im Jahr.<sup>14</sup> Dies ist unvereinbar mit den tatsächlich verursachten Kosten. Andere europäische Großstädte denken schon um: So kostet ein Bewohnerparkausweis in Stockholm 827€ im Jahr.<sup>15</sup> Volt setzt sich daher für eine Erhöhung der Kosten von Bewohnerparkausweisen in einem Maße ein, das die verursachten Kosten widerspiegelt. Dabei stellt eine soziale Staffelung sicher, dass Geringverdienende keine höheren Belastungen erfahren. Nach dem Vorbild Stockholms ist zu prüfen, Bewohnerparkausweise nur noch in Fällen von gesondertem Bedarf neuzugeben.

<sup>10</sup> Zeitungsartikel zum Thema Tempo 30 in Berlin  
<https://www.berliner-zeitung.de/mensch-metropole/neue-studie-aus-berlin-so-viele-unfaelle-haette-tempo-30-verhindern-koennen-li.171069> [21.03.23]

<sup>11</sup> Zeitungsartikel zum Thema Tempo 30 in Hamburg  
<https://www.abendblatt.de/hamburg/article235546401/verkehr-gilt-bald-nur-noch-tempo-30-auf-hamburgs-hauptstrassen.html> [21.02.23]

<sup>12</sup> Bericht über eine Studie des Umweltbundesamtes zum Thema Tempo 30, November 2016,  
[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen\\_von\\_tempo\\_30\\_an\\_hauptstrassen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf) [21.02.23]

<sup>13</sup> Artikel zur Verkehrssicherheit in Helsinki und Oslo  
<https://www.theguardian.com/world/2020/mar/16/how-helsinki-and-oslo-cut-pedestrian-deaths-to-zero> [21.03.23]

<sup>14</sup> Onlineantrag für einen Bewohnerparkausweis der Stadt Hamburg  
<https://www.hamburg.de/lbv-parken/5887158/bewohnerparkausweis/> [20.02.2023]

<sup>15</sup> Artikel des deutschen Instituts für Urbanistik zum Thema Parkgebühren in Städten  
<https://difu.de/nachrichten/bewohnerparken-in-den-staedten-wie-teuer-darf-es-sein> [20.02.2023]

Zusätzlich engagiert sich Volt für die Bündelung von Parkplätzen in **Quartiersgaragen**. Dabei sollen neu entstehende Parkplätze in diesen einzelnen Quartieren zugewiesenen Parkhäusern 1-zu-1 Parkplätze auf der Straße ersetzen. Sprich, für jeden neu entstandenen Parkplatz in einem Parkhaus wird ein Parkplatz auf der Straße abgeschafft. Sinkt die Zahl der Autos und wird Platz in den Garagen frei, kann dieser umgewidmet werden. Zu prüfen ist, ob lokale Pflegedienste auch zum Parken in den Parkhäusern verpflichtet werden sollen, oder weiterhin auf der Straße parken können.

Allgemein muss weiterhin gewährleistet werden, dass Menschen, die besonders **auf das Auto angewiesen** sind, wie z.B. mobilitätseingeschränkte Menschen, dies weiterhin nutzen können. Hier soll diskutiert werden, wie eine angemessene Anzahl und Positionierung von Behindertenparkplätzen lokal erreicht werden kann. Weitere Formen des gesonderten Bedarfs für einen Parkplatz, wie z.B. Alter, sollen diskutiert werden. Vergünstigungen und Ausnahmen für E-Autos oder Sharingautos sollen in Betracht gezogen werden.

Die bestehenden Parkplätze, sowie Tankstellen und Parkhäuser, aber auch neue Quartiersgaragen, sollen mit ausreichend E-Ladesäulen versehen werden, um die Verkehrswende zu emissionsfreier und leiser Mobilität voranzutreiben.

Sobald sich die Gesamtzahl der Autos in der Stadt verringert, soll der freiwerdende Parkraum **umgewidmet** werden und Platz machen für Fahrradstraßen, den ÖPNV, Grünanlagen und die Gastronomie.

Volt engagiert sich für einen zukunftsorientierten **Lieferverkehr** in Hamburg. Projekte wie den in der Buchardstraße eingerichteten und jetzt in den Regelbetrieb überführten **Microhub** unterstützt Volt ausdrücklich. Von hier aus werden Pakete die letzte Meile mit dem Lastenrad zugestellt. In Zukunft sollen die Bezirke weitere Flächen zum Einrichten solcher Microhubs ausweisen, um ein flächendeckendes Netz für Hamburg zu erreichen. Neben der Lieferung per Lastenrad sollen auch neue, innovative Lösungen in Betracht gezogen werden, wie z.B. die Lieferung per ÖPNV. So hat beispielsweise die Post 2022 ein Projekt zur Paketzustellung per Straßenbahn in Schwerin gestartet.

Der motorisierte Lieferverkehr soll zunehmend **außerhalb der Stoßzeiten** stattfinden. Hierzu kann eine zeitlich angepasste City-Maut als Lenkungsinstrument dienen. Die Verwendung von **(E-)Lastenrädern** soll fortgesetzt werden.