Arbeitspapier für die Entwicklung eines 10-Punkte-Plans – Leitbild für Hamburgs Mobilität

1. Planungen der Hamburger Stadtbahn so schnell wie möglich reaktivieren

Die Planung für den Bau der Hamburger Stadtbahn, die 2011 im Planfeststellungsverfahren gestoppt worden ist, wird wieder aufgenommen. Grund hierfür ist, dass entlang der 4 bisher geplanten Strecken der bestehende Nahverkehr entlastet und der Wechsel auf den Umweltverbund gefördert wird.

2. Einführung einer 365€-Jahreskarte für den HVV

Die Jahreskarte für die Nutzung des HVV-Gesamtnetzes wird auf 1€ pro Tag reduziert, wie es beispielsweise erfolgreich in Wien umgesetzt wurde. Die Attraktivität des ÖPNV steigt und damit verbunden der Anteil des Nahverkehrs.

3. Schneller und langfristiger Kapazitätsausbau des HVV Gesamtnetzes

Zum einen muss die Taktung des bestehenden Nahverkehrssystems so schnell wie möglich erhöht werden. Zum anderen wird umgehend mit der Planung für den gesamten Ausbau des Netzes begonnen. In diesem Zuge werden die Pläne zum Busbeschleunigungsprogramm in Abhängigkeit zu den Stadtbahnplanungen neu justiert.

4. Durchfahrtsverbote auf stark belastete Straßen ausweiten und proaktiv begleiten

Notwendige Durchfahrtsverbote sind aktiv mit umfangreichen Informationen zu begleiten. Hierzu zählen insbesondere die Aufklärung über die kausalen Hintergründe und die Bewerbung von umweltfreundlichen Mobilitätsalternativen.

5. Möglichkeiten für experimentelle nachhaltige Mobilitätsalternativen auf lokaler Ebene schaffen

Es müssen formale Freiräume geschaffen werden, um Konzepte für nachhaltige Mobilitätsangebote auf Stadtteil- und Quartiersebene in Form von Reallaboren zu testen. Die Förderung einer Experimentierkultur stärkt die Partizipation und macht Veränderungen und deren Effekte erfahrbar.

6. Umweltverbund in seiner Gesamtheit stärken

Der Umweltverbund muss als Gesamtheit gesehen werden; weg von der Betrachtung von Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr als Einzelmaßnahmen. Die Förderung der einzelnen Verkehrsträger muss in einer Gesamtförderung mit einheitlichem Konzept kombiniert werden.

7. Bau einer leistungsstarken Fahrradverkehrsinfrastruktur

Ziel ist einen Fahrradverkehrsanteil von 25% bis 2021, 30% bis 2025 und >40% bis 2030 zu erreichen. Es ist ein baulich geschütztes, mischverkehrs- sowie schwellenfreies, engmaschiges Radwegenetz in einem innerstädtischen Radius von 20 Km umzusetzen, welches Menschen aller Altersgruppen dazu einlädt, es täglich zu nutzen. In einem Radius von 50 Kilometern werden Fahrradkorridore zur Anbindung der Randregionen gebaut. Nach diesen Maßgaben werden jährlich mindestens 50 Kilometer Strecke fertiggestellt.

8. Umbau von Autoverkehrsflächen in Rad- und Fußwege und öffentliche Erholungsflächen

Der Flächenverbrauch bspw. des ruhenden Verkehrs ist enorm und die Nutzungseffizienz gering. Der Umwidmung von Autoverkehrsflächen muss mit einem zeitlichen Vorlauf informativ begleitet werden, um den Umstieg auf flächeneffiziente Verkehrsmittel zu ermöglichen. Als Gegenmaßnahme werden Sammelparkplätze in Form von Park&Ride zur Verfügung gestellt. Eine stetige schrittweise Reduktion von Autoverkehrsflächen von jährlich 3% wie es bspw. in Kopenhagen gehandhabt wird, ermöglicht eine sukzessive Anpassung der Fortbewegungsgewohnheiten.

9. Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Hamburg

Tempo 30 gilt auf allen Hauptverkehrs- und Nebenstraßen. Bestimmte Hauptadern des Straßenverkehrs können bedarfsweise weiterhin mit Tempo 50 befahren werden. Dies ist jedoch die Ausnahme statt der Regel.

10. Einführung einer City-Maut in der Innenstadt

Die Einfahrt in die Innenstadt (Ring 2) wird je nach Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs preislich gestaffelt. Die hieraus generierten Einnahmen werden in den Ausbau des Umweltverbundes reinvestiert. Erfolgreiche Beispiele für ein solches Vorgehen sind Stockholm und Oslo.

11. Ausweitung des Bewohnerparkens in Kombination mit Parkraummanagement

Innerhalb des Ring 2 wird der Parkraum ausnahmslos bewirtschaftet und zudem Bewohnerparken eingeführt. Das Parkraummanagement ist entsprechend auszuweiten.

12. Festschreibung des Ziels für klimaneutralen Verkehr bis 2050

Die Stadt Hamburg verpflichtet sich den Verkehr bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu gestalten und schreibt dieses Ziel verbindlich fest.

13. Festschreibung des Ziels keine Verkehrstoten (Vision Zero)

Zusätzlich soll die Zahl der durch den Verkehr verletzen Menschen kontinuierlich sinken, mindestens aber um 40% bis 2025 in Bezug auf 2015. Es ist unverzüglich und konsequent damit zu beginnen, potenzielle Unfallorte zu verifizieren und diese zu eliminieren.

14. Einführung von dezentralem stationären CarSharing in allen Quartieren Hamburgs

Auf diese Weise werden Alternativen für die täglichen Mobilitätsbedürfnisse in einem flächendeckenden Ausmaß hergestellt.

15. Der Umweltverbund wird im Straßenverkehr vorrangig behandelt.

Für den Rad-, Fuß- und öffentlichen Nahverkehr werden optimierte und bevorzugende Ampelschaltungen hergestellt.

16. Deklarierung von autofreien Zonen

Es wird unverzüglich mit der Planung von mindestens 5 autofreien Quartieren bzw. Stadtvierteln begonnen. Vorbild ist zum Beispiel der Freiburger Stadtteil Vauban. In spätestens 3 Jahren wird mit der Umsetzung begonnen.

17. Abrechnung von allen Mobilitätsangeboten über eine MobilityCard

Alle verfügbaren nicht-privaten Angebote sind über die MobilityCard zugänglich. Eine Abrechnung erfolgt am Ende des Monats zum jeweils günstigsten Tarif für die in Anspruch genommenen Leistungen.

18. Schaffung eines Anreizsystems zur Abschaffung des privaten Pkw

Über ein monetäres oder anders geartetes Anreizsystem soll die Abschaffung des privaten Pkw erleichtert werden.

19. Reduktion der Luftbelastung durch den Hafen

Die stetig wachsende Zahl anlegender Kreuzfahrtschiffe in Hamburg muss reduziert werden. Die Gesundheit der Menschen muss über dem Wirtschaftsinteresse stehen. Nur so können auch andere Maßnahmen zur Luftreinhaltung greifen. Parallel werden die Möglichkeiten zur Landverstromung ausgebaut und verpflichtend eingeführt.

20. Ausweitung des Nachtflugverbotes auf 22h

Flugzeugen ist es nur noch bis 22h gestattet ohne Ausnahmegenehmigung zu starten und zu landen.

21. Verstärkte Förderung der Elektrifizierung von Liefer- und anderen gewerblichen Verkehren

Über Förderprogramme und Konzepte sollen innerstädtische Lieferverkehre und andere gewerbliche Verkehre zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung stärker elektrifiziert werden.