Das Hamburger Bündnis Mobilität

Das Hamburger Bündnis Mobilität ist ein Zusammenschluss von Initiativen und Verbänden, die ihrem gemeinsamen Interesse an einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in Hamburg Ausdruck verleihen. Wir treten ein für eine lebenswerte Stadt, in der die Mobilität sicher, gesund, inklusiv, klimagerecht, umweltschonend und wirtschaftlich sinnvoll organisiert ist. Gemeinsam machen wir uns für eine zügige Veränderung des Verkehrswesens in Hamburg stark, bei dem die Nutzung des Autos nur noch eine untergeordnete Rolle spielt. Wir treten ein für Verbesserungen, die den Menschen und der Umwelt dienen und damit zu dauerhaft lebenswerten Verhältnissen in der Stadt beitragen.

Die Initiatoren des Bündnisses haben bei aller Unterschiedlichkeit übereinstimmende Forderungen an die Politik. Die Verbände tragen mit ihrer Expertise in den jeweiligen Fachgebieten wie Natur- und Umweltschutz, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehr und anderen Bereichen zu konkreten Lösungsvorschlägen bei. Diese weisen alle in dieselbe Richtung: Angesichts der Dringlichkeit bei den Problemen des Klimawandels, des Gesundheitsschutzes und nicht zuletzt der Sicherheit von Leib und Leben der Verkehrsteilnehmenden ist es erforderlich, dass wir jetzt unsere Stimmen gemeinsam für eine menschengerechte, umweltverträgliche, nachhaltige und effiziente Mobilität in Hamburg erheben. Gemeinsam streiten wir für eine Verkehrswende, die jetzt damit beginnt, in Hamburg menschengerechte und umweltverträgliche Mobilität zu schaffen. Nachhaltig und schnell!

Vision für die Mobilität in Hamburg 2035

Das Hamburger Bündnis Mobilität will erreichen, dass der Verkehr in Hamburg den Bedürfnissen von Mensch, Umwelt und Wirtschaft sowie den Notwendigkeiten des Klimaschutzes gerecht wird. Wir treten ein für eine umfassende Veränderung der Mobilität in Hamburg, die sofort beginnt und in ihren wesentlichen Zügen bis 2035 vollzogen ist. Der heute noch das Stadtbild prägende Kraftfahrzeugverkehr (Kfz-Verkehr) ist dabei deutlich zu reduzieren. Im Fokus stehen die Verkehrsflüsse in Hamburg und der Metropolregion sowie deren Organisation. Die Hansestadt entwickelt seit September 2019 Zieloptionen für seine Verkehrsentwicklungsplanung. Das Hamburger Bündnis Mobilität tritt dafür ein, dabei die richtigen Schwerpunkte zu setzen.

2035: Hamburg ist mobil – sicher, gesund, inklusiv, klimagerecht, umweltschonend und wirtschaftlich sinnvoll

LEBENSWERTE STADT:

Der Verkehr ermöglicht eine lebenswerte Stadt. Hamburg bietet eine hohe Aufenthaltsqualität mit sauberer Luft, Platz, viel Grün und ist frei von Stress, Lärm und Unfallgefahr durch den Verkehr.

SICHER:

Hamburg setzt die Vision Zero um, d. h. die höchste Priorität der Verkehrsplanung ist, dass es auf Hamburgs Straßen keine durch den Verkehr verursachten Toten und Schwerverletzten gibt.

GESUND:

Die Mobilitätsangebote schaffen eine hohe Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität und fördern damit die Gesundheit der Hamburger*innen durch mehr Fortbewegung aus eigener Kraft. Der Verkehr verursacht keine Luftschadstoffe und keinen gesundheitsgefährdenden Lärm.

INKLUSIV:

Der Zugang, die Ausgestaltung und die Preise der Mobilitätsangebote unserer Stadt ermöglichen die gleichberechtigte Teilhabe. Sie sind ein Teil der Grundversorgung, den alle unabhängig von ihren körperlichen, geistigen oder finanziellen Möglichkeiten nutzen.

KLIMAGERECHT UND CO_2-NEUTRAL:

Der Hamburger Verkehrssektor trägt seinen Anteil zur globalen Klimagerechtigkeit bei, d. h. er hält das CO_2-Budget, das ihm zur Einhaltung des Pariser 1,5 Grad-Ziels zusteht, ein. 2035 ist der Verkehr in Hamburg CO_2-neutral.

UMWELTSCHONEND:

Der Verkehr schont die Umwelt und die weltweiten Ressourcen und kommt mit einem geringen Material- und Energieeinsatz aus. Mobilität wird frei von Luftschadstoff- und Lärmemissionen.

WIRTSCHAFTLICH SINNVOLL:

Mobilität wird so organisiert, dass die wirtschaftlichen Abläufe gesichert sind, dabei trägt auch der Güter- und Wirtschaftsverkehr entscheidend zur Entlastung der Umwelt bei. Maßnahmen für eine umfassende Veränderung der Mobilität werden nach ihren volkswirtschaftlichen Kosten und Nutzen inklusive der Gesundheits- und Umweltfolgen priorisiert.

Unsere Lösung für die Mobilität 2035

Um Mobilität belastungsarm zu gestalten, ist der massive Ausbau des Umweltverbunds aus zu Fuß gehen, Fahrrad fahren, Kleinstfahrzeugen und dem öffentlichen Personennahverkehr bzw. Schienenverkehr unumgänglich. Dies gilt sowohl für die private Mobilität als auch für den Güter- und Wirtschaftsverkehr.

Der ruhende und fahrende individuelle Kfz-Verkehr reduziert sich drastisch auf das für die Ver- und Entsorgung, die Teilhabe aller und die wirtschaftlichen Abläufe notwendige Maß. Die verbleibenden Kfz sind angemessen klein und leicht und werden größtenteils gemeinschaftlich genutzt. Motorunterstützte Mobilität wird energiesparend und energieeffizient mit 100% erneuerbaren Energien aus vorwiegend regionaler Erzeugung betrieben.

So geht belastungsarme Mobilität

Die Menschen kommen zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV zuverlässig, schnell und komfortabel ans Ziel. Auch Güter- und Wirtschaftsverkehre finden unmotorisiert oder mit umweltfreundlichen Fahrzeugen statt.

Der Umweltverbund und die Kombination belastungsarmer Verkehrsmittel sind durch flächendeckende Erreichbarkeit, hohe Taktung, einfache Umstiege sowie Bequemlichkeit, Informations- und Serviceangebote attraktiv. Verkehrsinfrastruktur, ÖPNV, Straße, Schiene und Schiff bieten eine barrierefreie Zugänglichkeit, Sicherheit und Komfort.

Die Verkehrsplanung und die Ausgestaltung der Verkehrsflächen schließen die gefühlte Sicherheit, vor allem der ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen, mit ein. Es ist allen möglich, mit jedem Verkehrsmittel angstfrei mobil zu sein.

Durch Umverteilung von Verkehrsflächen zu Gunsten des Umweltverbunds findet keine weitere Bodenversiegelung statt.

Die Stärkung der Stadtteilzentren und dezentrale Infrastrukturangebote ermöglichen die Vitalisierung regionaler Märkte und verkürzen die Wege, womit die Nahmobilität gefördert wird. Digitalisierung und Innovationen werden für die Unterstützung von energie- und materialeffizienter Mobilität von Personen und Gütern weiterentwickelt.

Durchsetzung – Vorrang für belastungsarme Mobilität

- Die Verkehrsflächen, Investitionen sowie die praktischen und finanziellen Anreize werden zugunsten belastungsarmer Verkehrsmittel umverteilt. Dabei wird die Verkehrsleistung an der Zahl der Menschen und der transportierten Güter und nicht an der Zahl der Fahrzeuge gemessen. Außerdem sind die Gesundheits-, Flächen-, Klima- und Umweltbelastungen sowie der Energiebedarf der jeweiligen Verkehrsmittel ins Verhältnis zur Verkehrsleistung zu setzen.
- Um eine belastungsarme Mobilität mit reduziertem Kfz-Verkehr durchzusetzen, wird auch Ordnungsrecht angewendet.
- Die Ziele und Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgase des Hamburger Verkehrssektors

werden ständig den aktuellen klimawissenschaftlichen Erkenntnissen angepasst.

- Im Hamburger Haushalt werden die notwendigen finanziellen Mittel für die umfassende Veränderung der Mobilität bereitgestellt.
- Die Dienststellen der Stadt Hamburg stocken das Personal für Planung und Umsetzung der Maßnahmen auf und organisieren ein effektives Management unter Hoheit der öffentlichen Hand.
- Die Teilhabe an der Ausgestaltung muss transparent gestaltet werden. Eine umfassende Beteiligung muss allen Betroffenen offenstehen. An der Zielbildung der Verkehrsentwicklungsplanung beteiligt die Stadt Nichtregierungsorganisationen aus den Bereichen Verkehr, Umwelt, Stadtentwicklung, Gesundheit und Soziales aktiv und maßgeblich.
- Hamburg plant seinen Verkehr mit den richtigen Prioritäten. Die Faktoren Sicherheit und Gesundheit, Inklusion, Klimagerechtigkeit, Ökologie und nachhaltiges Wirtschaften sind bei der Zielbildung der Verkehrsentwicklungsplanung vorrangig berücksichtigt.
- Hamburg erwirkt auch überregional die Umstellung der Rahmenbedingungen für eine Mobilitätswende.

Ziele des Hamburger Bündnisses Mobilität

Vision Zero: verbindliche Sicherheit

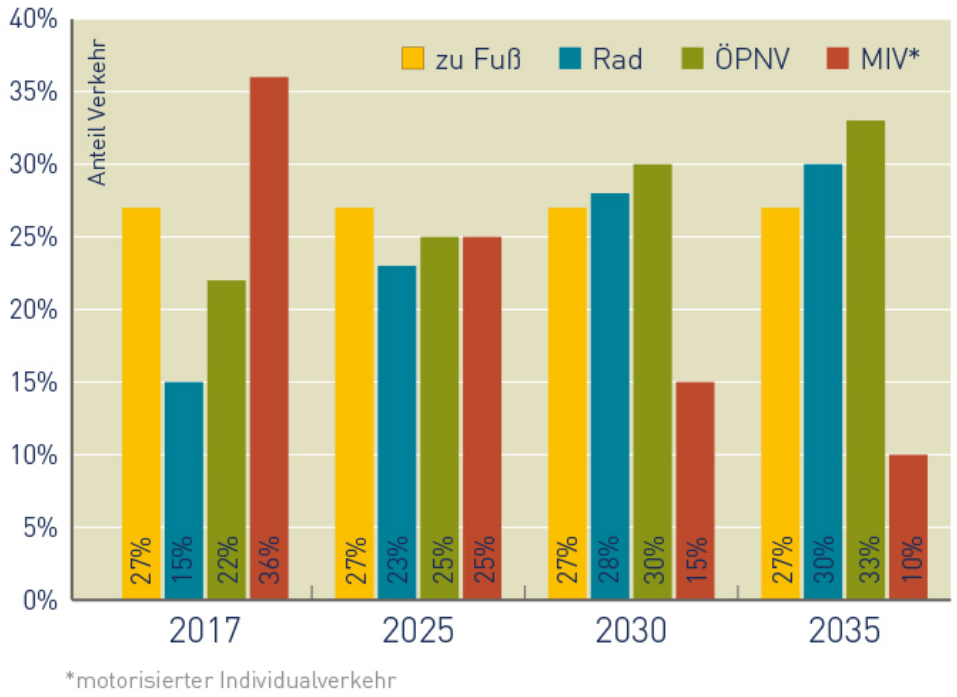
Die Zahl der getöteten und schwerverletzten Menschen im Straßenverkehr muss stetig sinken. Bis 2030 soll sich die Zahl der Verkehrstoten gegenüber 2020 mindestens halbieren, wie es dem Ziel der Verkehrsminister der 28 EU-Staaten entspricht. Dafür muss die Vision Zero sofort als Leitlinie der Verkehrsführung, -planung und -überwachung verankert werden. Das heißt, die zuverlässige Unfallvermeidung muss Vorrang vor Geschwindigkeit oder Bequemlichkeit einzelner Verkehrsarten haben. Hierbei sind die Bedürfnisse der ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen besonders zu berücksichtigen. Die Infrastruktur und die Verkehrsregelung muss fehlertolerant auch für besonders schutzbedürftige Personengruppen gestaltet werden.

Modal Split: 90% der Wege mit dem Umweltverbund

Der Modal Split spiegelt die Verkehrsmittelwahl der Hamburgerinnen und Hamburger für ihre einzelnen Wege wider und ist ein guter Indikator für den Erfolg von Verkehrspolitik. Unser Ziel für eine belastungsarme Mobilität 2035 ist eine Reduktion des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split um fast drei Viertel auf 10%. Rad und ÖPNV bieten die Kapazitäten für den Umstieg vom Kfz und müssen dementsprechend auf 30% fürs Rad und 33% für den öffentlichen Personennahverkehr wachsen. Dabei ist der Radverkehr am schnellsten ausbaubar. Die notwendigen Kapazitätserweiterungen im ÖPNV werden erst ab 2030 und danach eine hohe Wirkung erzielen.

Verlauf Modal Split

	1982	2002	2008	2017	2025	2030	2035
zu Fuß	25%	25%	28%	27%	27%	27%	27%
Rad	7%	9%	12%	15%	23%	28%	30%
ÖPNV	20%	19%	18%	22%	25%	30%	33%
MIV (motorisierter Individualverkehr)	48%	47%	42%	36%	25%	15%	10%
Summe Umweltverbund (zu Fuß, Rad, ÖPNV)	52,00 %	53,00 %	58,00 %	64,00 %	75,00 %	85,00 %	90,00 %
Reduktion MIV gegenüber 2017	-33,33 %	-30,56 %	-16,67 %	0,00 %	30,56 %	58,33 %	72,22 %
					100,00 %	100,00 %	100



Klima schützen

Die Einhaltung des Treibhausgas-Budgets für den Hamburger Verkehrssektor ist ein Muss für die Zielsetzung und sich daraus ableitende Maßnahmen der Verkehrspolitik. Dabei sind die klimaschädlichen Emissionen des Verkehrs in Hamburg, aber auch die von Hamburg ausgehenden Verkehre und die für die Herstellung der Verkehrsmittel sowie für die Bereitstellung der Antriebsenergie notwendigen Ressourcen, mit zu berücksichtigen.

- Hamburg muss kurzfristig die dem Hamburger Verkehrssektor zustehenden Treibhausgas-Emissionen zur Einhaltung des 1,5-Grad-Ziels berechnen und einen Maßnahmenplan, der das

Budget sicher einhält, erstellen.

- Bis 2035 ist der Verkehr in Hamburg CO_2-neutral.
- Wegen der rasanten Entwicklung der Klimakrise muss der Maßnahmenplan regelmäßig an die aktualisierten klimawissenschaftlichen Erkenntnisse angepasst werden.

Luftqualität verbessern

Ab 2030 sollen folgende Grenzwerte (Jahresmittelwerte) entsprechend der Vorgaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) an keiner Luftmessstation mehr überschritten werden:

- Feinstaub PM10: 20 µg/m3
- Feinstaub PM2,5: 10 µg/m3
- Stickstoffoxyde NOx: 20 µg/m3

Lärm reduzieren

- Unverzüglich sind die gesetzlichen Maximalwerte von 60 dB(A) in der Nacht bzw. 70 dB(A) am Tag in Wohnlagen einzuhalten. Schon heute ist die Stadt bei Überschreitungen rechtlich dazu verpflichtet, angemessene Maßnahmen zum Schutz der Anwohner*innen zu ergreifen.
- Schnellstmöglich sollen die Belastungen durch den Verkehrslärm auf die Werte unter 50 dB(A) nachts beziehungsweise 60 dB(A) tags gesenkt werden.
- Langfristig sind Werte von 40 dB(A) nachts beziehungsweise 50 dB(A) tags anzustreben. (gemäß: Umweltbundesamt 2018, WHO 2009)

Platz umwandeln

- Pro Jahr sind 3% der Verkehrsflächen zu entsiegeln, zu renaturieren oder in öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität umzuwandeln. Einbezogen sind dabei die Verkehrsflächen des ruhenden Kfz-Verkehrs auf öffentlichem und privatem Grund.

Maßnahmenplan aufstellen, umsetzen, kontrollieren und nachbessern

Mit einem verbindlichen und überprüfbaren Maßnahmenplan muss sichergestellt werden, dass diese Ziele konsequent umgesetzt werden. Die Umsetzung der Maßnahmen und die Einhaltung von Zwischenzielen ist alle 2 Jahre zu kontrollieren. Sollten Zwischenziele nicht erreicht oder Maßnahmen nicht erfolgreich umgesetzt werden, muss nachgebessert werden. Im nun gestarteten Prozeß der Verkehrsentwicklungsplanung sind geeignete Maßnahmenpakete festzulegen, die zukünftig das behördliche Handeln leiten.