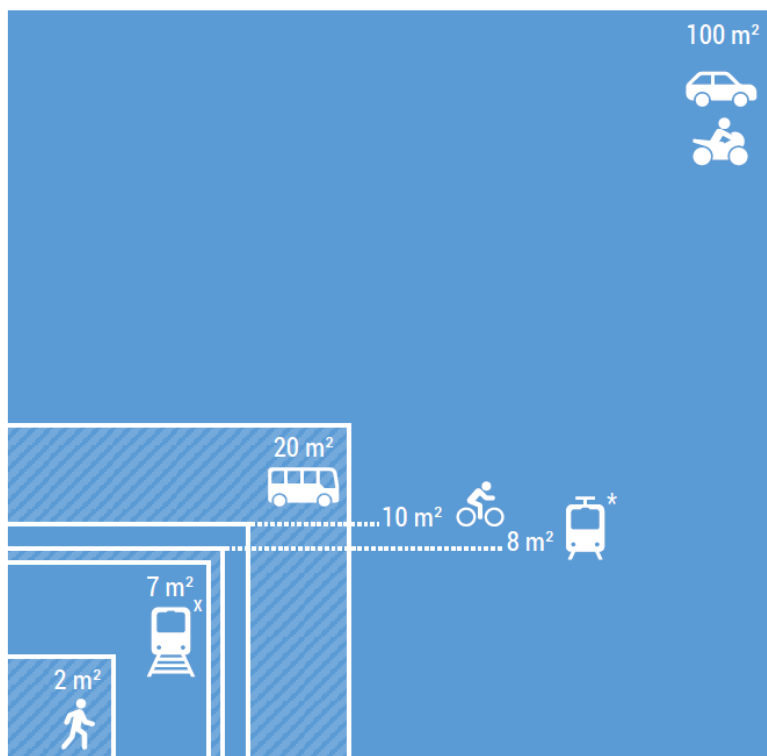


Konzepte zum Flächensparen gibt es seit Jahrzehnten, sie wurden nur nicht ausreichend verfolgt!



x = Eisenbahn, * = Straßenbahn.

Abbildung 1: Flächenverbrauch nach Verkehrsmittel. In m² pro beförderter Person im Stadtverkehr.

Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von Stadt Zürich, Tiefbauamt 2012.

Auf einem Fachtag des ADFC am 23.04.2018 in Berlin nannte Prof. Heiner Monheim den Wert von 46 Mio. Pkw in D, für die insgesamt 160 Mio. Stellplätze bereitstünden. Die Fläche pro Stellplatz betrug vor 40 Jahren noch 11m², heute eher 16 m². Überträgt man diese Wertrelation auf die ca. 5 Mio. Einwohner(Ew.) der Metropolregion Hamburg(MRH), dann stehen hier etwa 160km² Fläche als Pkw-Stellplatz zur Verfügung, in Hamburg mit 1,8 Mio. Ew. und mit niedrigerem Pkw-Besatz pro Haushalt vermutlich dennoch über 50 km².

Abb. 1 verdeutlicht: Straßenbahn und Bahn - schon seit Jahrzehnten elektromobil - sowie Fahrrad - künftig vermutlich zunehmend elektromobil - könnten tendenziell nicht nur die Stellfläche, sondern den Gesamtflächenbedarf der Verkehrsmittel um 90 Prozent reduzieren.

Gefördert wird in Deutschland aber nicht der Kauf von Pedelecs - derzeit 99 Prozent der verkauften elektromobilen Fahrzeuge -, sondern tonnenschwere Automobiltechnik mit fragwürdiger Umweltbilanz, also nach wie vor der Motorisierte Individual-Verkehr(MIV), das teuerste und ressourcenintensivste Massenverkehrssystem. Obwohl auch in anderen Umweltaspekten der intermodale Verkehr Fahrrad/Fuß+ÖPNV unschlagbar positiv abschneidet - siehe z.B. die Info <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2015/09/umweltschonend-mobil-neuaufgabe-2012.pdf>

Abbildung 2: Fläche allein für Pkw-Stellplätze in Hamburg

Hintergrundkarte gemäß <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=20871610>

50 km² auf Hamburger Verwaltungsgebiet können durch das rote Quadrat mit etwa 7km Kantenlänge illustriert werden.



Ein erheblicher Teil dieser Stellplätze wird sich auf öffentlichen Straßen befinden, wodurch der Straßenraum eingeengt und alle anderen Funktionen der Straßen beeinträchtigt werden. Eine erhebliche Subvention des MIV zu Lasten umweltfreundlicher und flächensparender Verkehrsarten.

Gründe für einen unzureichenden Ausbau umweltfreundlicher und flächensparender Verkehrsinfrastruktur:

1. Seit Jahrzehnten ist sowohl der öffentliche als auch der private Money-Split für die Verkehrsmodi dominant für den MIV ausgefallen. Es gehört zum autolastigen westlichen Lebensstil, die privaten Kosten für den Pkw weit weniger wahrzunehmen als für den ÖPNV. Damit lässt sich auch erklären, dass erst allmählich hochwertige und elektrifizierte Fahrräder gekauft werden, während für den Privat-Pkw teure Zusatzausstattungen längst üblich sind.

Im Fernstraßenbau werden für Autobahnen und Ortsumgehungen Milliardensummen investiert, während die schienengebundene Verkehrsinfrastruktur stagniert. So befindet sich der Hamburger Hauptbahnhof seit Jahren an seiner Kapazitätsgrenze, wurde seit über 40 Jahren das dritte Gleis nach Elmshorn nicht gebaut. Während bereits viele Jahre die A23 bis Heide fertiggestellt war, soll auch nach dem neuesten Bundesverkehrswegeplan ab Itzehoe weiterhin die Diesellokomotive vorgespannt werden.

2. Der MIV-Nutzer bezahlt seine hohen externen Kosten nicht. Prof. Monheim geht von ca. 1000 € pro Einwohner und Jahr in Deutschland aus (Buchtipps: Heiner Monheim: Wege zur Fahrradstadt. Analysen und Konzepte. VAS-Verlag. Bad Homburg. 2017 Seite 49.).

3. Die Ellbogen-Gesellschaft im Straßenverkehr hat Verkehrsplaner über viele Jahre zu separierten Verkehrsflächen motiviert, die ursprünglich stark von Fuß und Fahrrad dominierte öffentliche Straße konnte so zum selbstverständlich privilegierten Verkehrsraum des MIV werden.

4. Es gibt eine gesellschaftliche Lobby, die Versuche erfolgreich behindert, diese Negativ-Entwicklung zu korrigieren. Sie bezeichnet z.B. Radarkontrollen, die für mehr Verkehrssicherheit sorgen sollen, als „Abzocke“ des Autofahrers. Sie thematisiert gerne sogenannte „Kampfradler“ und bezeichnet den Autofahrer gern als „Melkkuh der Nation“. Der vor allem auch auf Kosten der nächsten Generationen nicht nachhaltige durchschnittliche deutsche Lebensstil wurde mit dem Motto „Freie Fahrt für freie Bürger“ ausgeblendet.

In der Summe bilanziert der private Pkw-Fahrer (noch) oft große Vorteile - auch in Hamburg, wenn nicht gerade rush-hour oder eine Unfallkonstellation mit gesperrten Fahrspuren herrscht.

Metropolregion Hamburg - (noch) ohne Plan? – Ja, leider....

Die MRH leidet zusätzlich noch unter einer politischen Blockade, die ebenfalls für eine Förderung des MIV bzw. Vernachlässigung des ÖPNV sorgt. So gibt es keine integrierte Verkehrs-, Siedlungs- und Freiraumplanung im Funktionsraum Hamburg, der durch starke Verflechtungen, wie z.B. Pendlerbeziehungen, definiert werden kann. Es wäre zwar möglich, nach §205 des Bundesbaugesetzes einen verbindlichen Planungsverband zu gründen, aber es fehlt dazu bislang genügend politischer Wille.

Zwar ist es nicht leicht, Gebiete aus vier verschiedenen Bundesländern mit unterschiedlichem Planungsrecht zu koordinieren. Aber fehlende verbindliche Planung handelt sich deutlich größere Schwierigkeiten ein, die ein standortegoistisches Gegeneinander für die Zukunft birgt:

Die Flächenländer Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen lassen einen wenig flächensparenden Einzelhaus-Siedlungsbrei zu, der auch Grünachsen für Hamburgs Umland zersiedelt.

Damit wird das Achsenkonzept Schumachers bzw. das Prinzip der dezentralen Konzentration eher aufgegeben, der schienengebundene Personennahverkehr hat deutlich verschlechterte Möglichkeiten, erhebliche Verkehrsanteile an sich zu ziehen. Unter anderem Pendlerverkehr wird dominant per Pkw vollzogen.

Der Stadtstaat Hamburg verweist auf diese negative Entwicklung, enthält sich aber weitgehend einer politischen Einflussnahme auf den Funktionsraum außerhalb seiner Verwaltungsgrenzen. Stattdessen legt er unter dem Motto „Wir lassen uns nicht die Butter vom Brot nehmen“ ein Wohnungsneubau-Programm auf, das im hohen Maß noch vorhandene Frei- und Grünräume und damit die Wohn- und Lebensqualität für alle Einwohner gefährdet.

Lesetipps:

- Eine Funktionsraum-Definition finden Sie neben vielen anderen interessanten Daten im suburbia-Atlas, der in vier Dateien herunterladbar ist: <http://www.hamburg.de/suburbia/>
- Eine ausführliche Kritik an dem fehlenden Plan der MRH finden Sie unter: <http://www.vdsg-hamburg.de/>
- Einer der Wissenschaftler, der Hamburg mit konstruktiver Kritik begleitet, bietet interessante Presseartikel dazu an: <https://www.hcu-hamburg.de/research/arbeitsgebiete/joerg-knieling/>

Sie fanden dieses Info hilfreich, haben Rückfragen? Bitte schreiben Sie uns: VCD Nord, Alexander Szczesny und Jochen Hilbert über geschaeftsstelle@vcd-nord.de