



VCD-LV Nord e.V. \* Nernstweg 32-34 \* 22765 Hamburg

## Stellungnahme zum Luftreinhalteplan

VCD-Landesverband  
Nord e.V.  
Steuer-Nr.: 1745106176  
Nernstweg 32-34  
22765 Hamburg

Geschäftskonto:

Sparda Bank Hamburg eG  
IBAN: DE83 2069 0500 0300 6000 14  
BIC: GENODEF 1S11

Telefon 040-280 55 120  
Telefax 03212-8231066  
[www.vcd.org/hamburg](http://www.vcd.org/hamburg)  
[VCD-Hamburg@web.de](mailto:VCD-Hamburg@web.de)

Bürozeit: Montag 15-19 Uhr, Donnerstag 10-13 Uhr

Verkehrsverbindungen:  
S / DB Altona (ca. 10 Min. zu Fuß)

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Verwaltungsgericht Hamburg hat der Klage zur Einhaltung der europäischen Grenzwerte stattgegeben. Der darin enthaltenen Aufforderung zur Vorlage eines Luftreinhalteplans wurde von Seiten der Verwaltung Folge geleistet. Das begrüßen wir sehr, da nunmehr eine Handlungsanleitung besteht. Wir sehen den LRP als Verpflichtung für die Hamburger Politik und Verwaltung, aber auch als vielleicht letzte Chance, das Heft des Handelns zu behalten und in der Verkehrsplanung umzusteuern. Wir sehen zahlreiche Differenzen zu unseren Positionen, bieten aber als VCD Nord unsere aktive Unterstützung an und skizzieren nachfolgend unsere Vorstellungen.

Wesentlich in unseren Augen ist die Festlegung von Zielen. Auf dieser Grundlage kann eine Planung mit einem Maßnahmenkonzept aufsetzen, die im Laufe der Umsetzung stets mit den Zielen abgeglichen und gegebenenfalls angepasst werden. Wir kritisieren das Fehlen konkreter Zielvorgaben in der Hamburger Umwelt- und Verkehrspolitik.

Wichtigstes Ziel aus unserer Sicht ist die Herstellung und Wahrung der Luftqualität zur Minimierung gesundheitlicher Risiken. Da dieses Ziel nicht mit technischen Maßnahmen mit herkömmlichen Mitteln erreicht werden kann, schon gar nicht in kurzer Zeit, führt an einer drastischen Reduzierung des motorisierten Individual- und Güterverkehr kein Weg vorbei. Bezogen auf die Anzahl der Wege im Binnenverkehr halten wir ein Verhältnis zwischen PKW Selbst- und Mitfahrer einerseits sowie Fuß, Rad und öffentlichem Verkehr von 1 zu 4 für erstrebenswert und erreichbar. Da der Modal-Split die zurückgelegte Entfernung unberücksichtigt lässt und die Fahrtweite aber direkten Einfluss auf die Emissionen hat, ist auch der ein- und ausbrechende Verkehr zwischen PKW und ÖPV im Verhältnis 1 zu 2 aufzuteilen.

Zentraler Maßnahmenblock ist die Reduzierung des Straßenverkehrs auf ein den Menschen und der Stadt zumutbares Maß, die durch ein Paket an Anreizen wie auch dirigistischen Mitteln erreicht werden kann. Wir legen Wert darauf, dass Anreizen für Verhaltensänderungen der Vorzug vor Beschränkungen einzuräumen ist. Wir haben aber auch erkannt, dass freiwillige Verhaltensänderungen nur in sehr begrenztem Umfang zu erwarten sind.

Wichtig ist uns bei allen Maßnahmen die zeitlichen Einstufung in kurz-, mittel- und langfristig sowie die finanzielle Machbarkeit.

### **Sofortmaßnahmen bis 2018**

1. Abschaffung **aller** gebührenfreien öffentlichen Stellplätze innerhalb des Ring 2. Damit wird der Parksuchverkehr wirkungsvoll eingeschränkt und für Autofahrer ein Anreiz geschaffen, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen. Des Weiteren empfehlen wir die Umwidmung von P&R-Häusern innerhalb

des Ring 2 zu Fahrradstationen. Durch die konsequente Parkraumbewirtschaftung stehen genügend Mittel bereit, die für den Ausbau des Rad- und öffentlichen Verkehrs und tarifliche Erleichterungen eingesetzt werden können (Beispiel Wien).

2. Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit flächendeckend und Abschaffung von Tempo 60 Abschnitten.
3. Einrichtung einer Umweltzone für alle motorisierten Verkehre
4. Einführung einer Citymaut zur Minderung des Durchgangsverkehrs.
5. Entwicklung eines Logistikkonzeptes zur Verlagerung auch regionaler Güterverkehrsströme auf die Schiene (Stichwort: Hafenshuttle Hamburg – Travemünde, Huckepackverkehre zur Umfahrung Hamburgs auf der Schiene, Verlagerung von Abfalltransporten auf lokale und regionale Schienenstrecken, Bündelung von Verkehren durch Güterverkehrszentren und Citylogistik).
6. Umsetzung des geplanten Veloroutennetzes und zusätzliche Abmarkierung von Fahrradstreifen auf Straßenverkehrsachsen.
7. Einrichtung einer Umweltmobilitätskarte im ÖPNV, welches eine nachhaltige Ermäßigung gegenüber der heutigen Netzkarte vorsieht (deutlich günstiger als Profikarte; als Beispiel dient Wien mit einer Jahresnetzkarte für € 365). In Anbetracht der aktuellen Kapazitätsengpässe wird diese als Einstiegsmaßnahme zuerst nur beim ÖPNV und außerhalb der Rushhour gelten.
8. Weiterentwicklung der bestehenden Hinweistafeln zu einem Fußwegenetzes und erste Umsetzung.

### **Mittelfristmaßnahmen bis 2022**

1. Weitergehende Reduzierung auch des privaten Stellplatzangebotes innerhalb des Ring 2 und Abbau unentgeltlicher Stellplätze innerhalb des Ring 3 analog Ring 2.
2. Einführung eines Parkleit- und Zufahrtkontrollsystems an Kordonstellen in Stadt- und Umland.
3. Ausbau der Kapazitäten im ÖPNV auf vorhandener Infrastruktur. Im Bereich der Schnellbahn sind Reserven in unterschiedlichem Maße vorhanden, womit dem Nachfragezuwachs durch Taktverdichtung (2,5-Minuten-Takt sind möglich) und verstärktem Einsatz von Langzügen begegnet werden. Der Zeitraum genügt für den Kapazitätsausbau, wenn abgängige Fahrzeuge nicht verschrottet und bei Neu- und Umbauten mehr auf Leistungsfähigkeit denn auf Sitzplatzangebot geachtet wird.
4. Ausweitung des Geltungszeitraums der Umweltmobilitätskarte auf alle Tageszeiten und Integration weiterer Mobilitätsangebote wie Fahrradleihsystem.
5. Straffung des Busliniennetzes zur punktuellen Verknüpfung von Großwohnsiedlungen und Arbeitsplatzschwerpunkten mit Schnellbahnstationen (Stichwort: Integration der Schnellbusse in das Netz, Ausbau des Produktes Eilbus).
6. Sanierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Region Hamburg zur Verlagerung aufkommensstarker Güterverkehre auf die Schiene, Umsetzung des Logistikkonzeptes aus Stufe 1.
7. Einrichtung von Radschnellwegen innerhalb der Stadt und zwischen Stadt und Umland durch Umwidmung von MIV-Fahrstreifen
8. Vollendung des Fußwegenetzes.

### **Langfristmaßnahmen mit Realisierung ab 2023**

1. Rückbau von Straßenverkehrsflächen
2. Abriss bzw. Umgestaltung von Parkhäusern zu Wohn- und Bürogebäuden
3. Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur durch bestehende Schnellbahnsysteme
4. Einrichtung eines engmaschigen Stadtbahnnetzes.

Die beschriebenen Maßnahmen sind in dieser oder ähnlicher, teilweise noch schärferer Form in zahlreichen Metropolregionen realisiert. Aufgrund vorliegender Erfahrungen sind wir davon überzeugt, dass sie auch in Hamburg die Erreichung der eingangs postulierten Ziele sicherstellen. Sie erfordern Mut und Weitsicht, angesichts der umweltseitigen und rechtlichen Zwänge sind sie jedoch alternativlos.

Mit freundlichen Grüßen Der Vorstand