

## GermanZero Hamburg fordert effektivere Maßnahmen für die Verkehrswende

Seit Jahren sinken die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Hamburg im Verkehrssektor kaum<sup>1</sup>, gleichzeitig steigt die Anzahl der zugelassenen Pkw trotz angekündigter Verkehrswende kontinuierlich, meist schneller als die Anzahl der Einwohner:innen<sup>2</sup>. Der neue IPCC-Sachstandsbericht hat jedoch deutlich gemacht, dass für die Einhaltung der Pariser Klimaziele eine sofortige Trendwende und tiefgreifende Emissionsminderungen in allen Sektoren nötig ist.<sup>3</sup>

Das heißt, die Emissionen im Verkehrssektor müssen schnell und drastisch sinken, d.h. die Verkehrswende muss beschleunigt vorangetrieben werden. Ziel einer gelungenen Verkehrswende ist für GermanZero Hamburg<sup>4</sup>, dass Menschen in dieser Stadt möglichst sicher, emissionsfrei, unkompliziert und zügig von Punkt A nach Punkt B gelangen können. Sei es mit dem Rad, dem ÖPNV oder zu Fuß oder einer Kombination dieser Verkehrsmittel. ("Quick Wins").

GermanZero Hamburg begrüßt die kürzlich veröffentlichte Strategie des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr<sup>5</sup>, insbesondere, dass Fuß-, Radverkehr und ÖPNV als Gesamtkonzept gedacht werden, der Radverkehr für alle Altersgruppen attraktiv und sicher werden, ein regelmäßiges Monitoring stattfinden soll, sowie dass die Maßnahmen zwischen den Behörden koordiniert werden. Bei vielen Maßnahmen fehlen jedoch konkrete Ziel- und Zeitvorgaben.

Maßnahmen, die Rad- und Fußverkehr ebenso wie den ÖPNV attraktiver für alle machen, sind eine notwendige Voraussetzung für eine gelungene Verkehrswende. Sie allein tragen aber nicht dazu bei, die Emissionen kurzfristig zu senken, und auch ihre langfristige Wirkungskraft ist fraglich. Denn laut Umweltbundesamt kann die Verkehrswende erst erreicht werden, wenn der Trend der beständigen Steigerung des Verkehrsaufwands umgekehrt wird. Dazu bedarf es nicht nur eines attraktiven Angebots (Pull-Faktor), ebenso wichtig sind Maßnahmen, die die langjährig als selbstverständlich gehaltenen raumgreifenden Privilegien des Autoverkehrs abbauen oder zumindest unter Einbeziehung aller sozialen und ökologischen Folgekosten angemessen zu bepreisen (Push-Faktoren).<sup>6</sup>

Eine Auswertung von 800 Fallstudien über Maßnahmen zur Verkehrswende in Städten der EU ergab: Am erfolgreichsten sind Push-Maßnahmen wie City-Maut, Zufahrtsbeschränkungen und ein großflächiger Parkplatzrückbau kombiniert mit Pull-Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität von ÖPNV, Fuß- und

---

1 <https://www.hamburg.de/co2-bilanz-hh/>

2 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/255132/umfrage/bestand-an-pkw-in-hamburg/>

3 <https://www.umweltbundesamt.de/themen/ipcc-bericht-sofortige-globale-trendwende-noetig>

4 GermanZero Hamburg ist eine NGO, die für eine klimasichere Zukunft Einfluss auf die Politik nehmen möchte. Aus der Mitte der Gesellschaft hat GZ ein sektorspezifisches Gesetzespaket zur Einhaltung der Ziele des Pariser Abkommens entwickelt (<https://germanzero.de/loesungen/1-5-grad-gesetzespaket>).

In direkten Kontakten mit Hamburger Abgeordneten aus der Bürgerschaft und im Bundestag setzen wir uns für die Umsetzung von 1,5-Grad-konformer Politik und Gesetzgebung ein.

5 <https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/16177002/2022-05-17-bvm-strategie-rad-und-fussverkehr/>

6 <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/grundlagen-recht-personenbefoerderung> S. 120

Radverkehr.<sup>7</sup> Eine solche Kombination von Maßnahmen muss in Hamburg kurzfristig umgesetzt werden, andernfalls wird die Einhaltung der Klimaziele erneut verschleppt und droht vollends zu scheitern.

GermanZero Hamburg fordert daher vom Senat der Freien und Hansestadt Hamburg:

## 1. Ein Tempo-Limit von 30 km/h

in der Stadt mit Ausnahme von wenigen Straßen, die als Anfahrsstrecken vornehmlich für den Lieferverkehr gelten, dort weiter 50 km/h.

Dies wird auch vom Klimabeirat<sup>8</sup>, Städtetag<sup>9</sup> und der WHO<sup>10</sup> gefordert. Denn Städte mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit sind grüner, gesünder und lebenswerter.<sup>11</sup>

## 2. Beschleunigter Ausbau des Radwegenetzes

inkl. der Infrastruktur wie Stellplätze und Reparaturstationen.

## 3. Kostenloser ÖPNV

im gesamten HVV-Netz, zum Ausgleich der gestiegenen Lebenshaltungskosten und als Anreiz, vom Auto umzusteigen. Finanzierung u.a. durch die Maßnahmen 6 und 7

## 4. Superblocks

Innerhalb des Ringes 3 werden kleine Quartierszonen abseits der Durchgangsstraßen eingeführt, in die nur Anwohner und Lieferverkehre Zufahrt haben ("Superblocks"). In Barcelona wurden durch Einführung von Superblocks innerhalb dieser 80% der Straßenfläche für den Fuß- und Radverkehr frei, der Radverkehr stieg um 30 Prozent, während der Autoverkehr um 26% zurückging.<sup>12</sup>

## 5. Rückbau von Parkraum

insbesondere in kleineren Straßen der Wohngebiete, zugunsten von Grün- und Spielflächen.

Der öffentlich Raum sollte als Gemeingut allen gleichermaßen zur Verfügung stehen. Parken nimmt jedoch auf Kosten von Rad- und Fußverkehr, Grünflächen, Spielplätzen, Außengastronomie überproportional Fläche ein. Parkraummanagement ist ein zentraler Hebel für die Verkehrswende und für Flächengerechtigkeit.<sup>13</sup>

---

7 <https://www.sueddeutsche.de/wissen/erdueberlastungstag-overshoot-day-deutschland-verkehr-autos-1.5579740>

8 Pressemeldungen des Hamburger Klimabeirates vom 10.12.2021, <https://www.hamburg.de/contentblob/15595340/eaaff8ea57b6a11a943f09f282746566/data/d-klimabeirat-klimapolitische-empfehlung-1-2021-koalitionsvertrag-bundesregierung.pdf>, Zeilen 75-83

9 <https://www.staedtetag.de/themen/2021/lebenswerte-staedte-durch-angemessene-geschwindigkeiten>

10 <https://www.unroadsafetyweek.org/en/home>

11 <https://www.unroadsafetyweek.org/en/streets-for-life#reasons>

12 <https://www.adfc.de/artikel/fuer-mehr-lebensqualitaet-die-superblocks-in-barcelona>

13 Agora Verkehrswende: Umparken – Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsspielräumen in Kommunen <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oeffentlicher-raum-ist-mehr-wert-1/>

## 6. Erhöhung der Anwohnerparkgebühren

auf einen Betrag, der die Kosten deckt und zudem Geld für den Ausbau und Betrieb des ÖPNV generiert. Der Betrag sollte die von der Deutschen Umwelthilfe geforderten 360 Euro im Jahr<sup>14</sup> nicht unterschreiten. Die Erhöhung kann wie bei der City-Maut stufenweise vorgenommen werden. Während die Parkgebühren und die in den letzten 20 Jahren weitgehend konstant geblieben sind, sind die Ticketpreise für den ÖPNV kontinuierlich gestiegen.<sup>15</sup> Die derzeitigen Gebühren von 65 Euro im Jahr decken laut Hamburger Verkehrsbehörde nur einen Bruchteil der Verwaltungskosten<sup>16</sup> und entfalten zudem keine Lenkungswirkung im Hinblick auf die Verkehrswende.<sup>17</sup>

## 7. Eine City-Maut

für Hamburg innerhalb des Ringes 2. Start mit 5 € pro Tag bzw. 100€ im Monat für Anwohner:innen, Steigerung bis 2030 auf mind. 15 € pro Tag / 350 € pro Monat für Anwohner:innen

In vielen Städten weltweit hat die Einführung einer City-Maut zu einer deutlichen Verkehrsentslastung der Städte geführt.<sup>18</sup> Nach anfänglicher Skepsis wuchs die Zustimmung von Jahr zu Jahr.<sup>19</sup> Die Einnahmen sollten zur Finanzierung des Ausbaus und des Betriebs des ÖPNV verwendet werden.

## 8. Verkehrskonzepte für große Arbeitgeber + Einrichtungen

Verpflichtung von großen Arbeitgebern, großen Einrichtungen (Uni, Kultur, Sport etc.) zur Entwicklung eines Verkehrskonzeptes zur klimagerechten An- und Abreise der Beschäftigten, Studierenden/Besucher:innen. Unterstützung dazu durch Experten des HVV unter Einbeziehung privater Shuttle-Dienste.

## 9. Bündelung der Paketlieferdienste, Lieferdienst für Ältere + Gehbehinderte

Bündelung der Paketlieferdienste auf der „letzten Meile“ inkl. eines Lieferdienstes von Supermärkten für Ältere und Gehbehinderte unter ausschließlicher Verwendung emissionsfreier Fahrzeuge wie Elektro-Lieferwagen oder Lastenräder.

---

14 <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/deutsche-umwelthilfe-fordert-mindestens-360-euro-jahresgebuehr-fuer-anwohnerparken/>

15 Handbuch „Klimawende von unten“, S. 90. Erhältlich über <https://www.klimawende.org/>

16 [https://www.duh.de/fileadmin/user\\_upload/download/Pressemitteilungen/Verkehr/220421\\_L%C3%A4nderbriefings\\_Geb%C3%Bchen\\_Anwohnerparkausweise.pdf](https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Verkehr/220421_L%C3%A4nderbriefings_Geb%C3%Bchen_Anwohnerparkausweise.pdf)

17 <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/deutsche-umwelthilfe-fordert-mindestens-360-euro-jahresgebuehr-fuer-anwohnerparken/>

18 <https://kommunal.de/city-maut-nahverkehrsabgabe>

19 <https://www.spiegel.de/auto/klimakrise-city-maut-und-autofreie-innenstaedte-erst-gehasst-dann-geliebt-a-a18151a4-3953-48a7-ae6a-d053263879cf>

## 10. Zusätzliche autofreie Zonen

Ausweitung der autofreien Zonen. Dadurch werden nicht nur die Emissionen gesenkt, sondern auch die Aufenthaltsqualität und damit die Attraktivität der Stadt erhöht. Zudem nutzt es der lokalen Wirtschaft.<sup>20</sup>

### Anmerkungen zu E-Autos

Alle die hier genannten Beschränkungen für den privaten PKW gelten grundsätzlich auch für E-Autos. Eine Antriebswende bleibt für den nicht vermeidbaren Autoverkehr unabdingbar. Eine Antriebswende ist aber noch keine Verkehrswende. Für die E-Autos sollte es deshalb allenfalls Ausnahmen bzw. Reduktionen bei der Preisgestaltung geben.

---

20 siehe z.B. <https://www.bbc.com/worklife/article/20190718-car-free-cities>  
<https://copenhageneu.com/news-archive/2019/3/14/the-benefits-of-car-free-streets>  
<https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2018/11/16/cyclists-spend-40-more-in-londons-shops-than-motorists/>  
[https://ecf.com/sites/ecf.com/files/CYCLE%20N%20LOCAL%20ECONOMIES\\_internet.pdf](https://ecf.com/sites/ecf.com/files/CYCLE%20N%20LOCAL%20ECONOMIES_internet.pdf)  
<https://ssti.us/2014/01/13/the-economic-benefits-of-sustainable-streets-new-york-city-dot-2013/>