



MOBILITÄT

Die Straßen dicht, die Radwege eng und die Luft voller Stickoxide: Hamburgs Mobilitätspolitik wird von der Entwicklung überholt. Die Stadt wächst, doch die für die Mobilität zur Verfügung stehenden Flächen wachsen nicht mit. Um dem Verkehrsinfarkt zu entgehen, muss Hamburg die Verkehrsflächen umverteilt – weg vom eigenen Auto, hin zum Rad, zu Car-Sharing-Modellen, zu einem besseren Netz aus Bussen und Bahnen.

Bevor in Hamburg am kommenden Wochenende gewählt wird, hat Greenpeace den Spitzenkandidaten der fünf großen Parteien in Sachen Mobilität auf den Zahn gefühlt. Denn eine nachhaltige Mobilitätspolitik bedeutet weit mehr als mehr Platz für Radler. Ganzheitlich gedacht, können Städte damit einen nachhaltigen Beitrag zum Wohlbefinden ihrer Bewohner und auch zum Klimaschutz leisten. Befragt wurden Olaf Scholz (SPD), Dietrich Wersich (CDU), Katharina Fegebank und Jens Kerstan (Bündnis 90/Die Grünen), Katja Suding (FDP) und Doran Heyenn (Linke). Aus Platzgründen haben wir bei den Fragen nur das Foto von Katharina Fegebank abgebildet.

Lesen Sie selbst, welche Partei die progressivsten Ideen zur Mobilität vertritt und wie Greenpeace diese bewertet.

FRAGE 1 Die EU-Kommission fordert, bis zum Jahr 2030 die Zahl der konventionell betriebenen Fahrzeuge im Stadtverkehr zu halbieren und diesen Bereich weitgehend CO₂-neutral zu betreiben. Unterstützen Sie dieses Ziel?

SPD



Olaf Scholz Ja: Ab 2020 wird Hamburg nur noch emissionsfreie Busse mit Batterie- oder Wasserstoffantrieb anschaffen. Um die Luftqualität zu verbessern wollen wir zunächst die innerstädtischen Buslinien auf innovative Antriebe umrüsten. Daneben werden wir auch den Radverkehr fördern und so die Straßen entlasten. Die Zahl der neuzugelassenen Autos mit alternativen Antriebsformen soll in Hamburg deutlich steigen. Kurzfristig wollen wir mehr Hybridfahrzeuge auf den Straßen sehen, auch wenn reinen Elektroantrieben langfristig die Zukunft gehört. Das Fundament hierfür legen wir mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur, der bis Mitte 2016 etwa 600 Ladepunkte in Hamburg für ca. 5.000 erwartete E-Fahrzeuge bereitstellt.



CDU



Dietrich Wersich Die CDU unterstützt eine klima- und ressourcenschonende Mobilität. Große Chancen bietet hierbei die Förderung der Elektromobilität. Der kürzlich angekündigte Ausbau der Ladestationen ist zwar zu begrüßen, reicht aber nicht aus. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass Hamburg die Möglichkeiten nutzt, die das neue Elektromobilitätsgesetz bietet und z. B. die Attraktivität von Elektroautos durch kostenfreie Parkplatznutzung und die Mitbenutzung von Busspuren weiter steigert.



B'90/Grüne



Katharina Fegebank/ Jens Kerstan Ja. Wir möchten die Verlagerung des Wirtschaftsverkehrs auf ökologische Antriebssysteme weiter vorantreiben. Vom Lasten-Fahrrad über Elektrofahrzeuge bis hin zur Bahn bieten sich hier interessante Alternativen für unterschiedliche Zwecke. Deren Einsatz bei Unternehmen kann Hamburg unterstützen. Dazu gehören auch Ladestationen für elektromobile Autos, mit denen die Stadt Anreize für Bürgerinnen und Bürger setzt, sich bei der Nutzung eines Autos für diese Antriebsart zu entscheiden. Grundsätzlich aber kann nicht das Ziel sein, lediglich Benzin- oder Diesel-betriebene Fahrzeuge gegen Elektromobile auszutauschen. Näheres dazu in der Antwort zu Frage 2.



FDP



Katja Suding Grundsätzlich begrüßen wir die EU-Ziele. Doch neue Mobilitätskonzepte lassen sich nicht verordnen, sie müssen sich am Markt behaupten. Dabei darf Mobilität nicht eingeschränkt werden. Ein schneller und günstiger Übergang zu nachhaltigem Stadtverkehr braucht Innovationen. Die heutige Technologie in Elektrofahrzeugen ist ein guter Start, den wir durch die Forderung nach mehr Stromtankstellen unterstützen, aber für die meisten Hamburger sind Preis, Reichweite und Lebensdauer noch nicht attraktiv. Deshalb muss Hamburg mehr für seine Umwelttechnikbetriebe tun. Universitäten, Forschungseinrichtungen und Unternehmen müssen stärker als bisher vernetzt werden, um Innovationen voranzubringen.



Die Linke



Dora Heyenn Die Linke befürwortet dies. Ein wichtiger Schritt dabei ist eine Veränderung der Geschwindigkeit auf Hamburgs Straßen. Viele Untersuchungen zeigen, dass mit Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit nicht nur die Sicherheit auf den Straßen steigt und der Lärmpegel sinkt, sondern sich auch der Verkehrsfluss verbessert. Hamburg muss dem Beispiel der Metropole Paris folgen, die nunmehr Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit einführen will. Das heißt nicht, dass überall nur noch 30 km/h gefahren werden darf. So wie heute Tempo 30 als Ausnahme zu beantragen ist, wäre in Zukunft Tempo 50 etwa für wichtige Verbindungsstraßen zu beantragen, wenn die Verkehrssicherheit und ausreichender Lärmschutz gegeben sind.



FRAGE 2 Unterstützen Sie die Verlagerung von Verkehr weg vom PKW hin zu ressourcensparenden Mobilitätsformen wie öffentlicher Nahverkehr oder dem Fahrrad? Wenn ja, mit welchen Maßnahmen, mit welchen Zielwerten und mit welchem Zeitplan?

SPD



Olaf Scholz Ja, das tun wir: Wir bauen Hamburgs S- und U-Bahn-Netz weiter aus, etwa mit der Verlängerung der S4 nach Bad Oldesloe. Schon heute laufen die Vorarbeiten für eine neue U-Bahnlinie 5, die künftig Stadtteile wie den Osdorfer Born oder Steilshoop und das Volksparkstadion an die Innenstadt anbinden soll. Gleichzeitig wollen wir den Anteil des Radverkehrs etwa durch mehr Radfahrstreifen und Schutzstreifen auf der Straße kontinuierlich steigern. Wo es die Verkehrsverhältnisse zulassen, soll es mehr Fahrradstraßen geben. Die Mittel zur Förderung des Radverkehrs werden wir in den nächsten Jahren deutlich erhöhen. Alle U- und S-Bahnstationen werden bis Anfang der zwanziger Jahre barrierefrei sein.



CDU



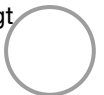
Dietrich Wersich Die CDU unterstützt den Umstieg auf den ÖPNV und setzt sich für die Stärkung des Umweltverbundes insgesamt ein. Wir gehen aber davon aus, dass Pkw auch künftig eine Rolle spielen werden und setzen uns deshalb verstärkt für Elektromobilität und ein modernes Verkehrsmanagementsystems ein. Wir wollen Radverkehr durch mehr Personal und finanziellen Einsatz stärker fördern. Vorstellbar ist, den Radverkehrsanteil bis 2020 auf rund 20 Prozent zu steigern. Die Stadtbahn soll als Teil unseres klimafreundlichen Mobilitäts-Mix im ersten Ausbauschnitt vernachlässigte Stadtteile wie Osdorf, Lurup, Steilshoop und Bramfeld anbinden. Bei einem Baubeginn 2016 kann das Gesamtnetz bereits 2029 fertiggestellt sein.



B'90/Grüne



Katharina Fegebank/Jens Kerstan Wir wollen den Autoverkehr in Hamburg reduzieren, indem wir den öffentlichen Nahverkehr ausbauen. Neben der Verlängerung der Hamburger S-Bahnen ins Umland (AKN als S21 elektrifizieren, S4 nach Ahrensburg), möchten wir in Hamburg eine Stadtbahn bauen, die auch bislang abgekoppelte Stadtviertel anbindet. Bereits in zehn Jahren könnte sie den Verkehr in Hamburg maßgeblich entlasten. Ebenso wichtig ist für uns ein massiver Ausbau des Radverkehrs. Unser Ziel ist, dass bis zum Jahr 2025 ein Viertel aller Wege in Hamburg mit dem Rad zurückgelegt werden. Das gelingt mit gut ausgebauten Radwegen, mehr Fahrradstraßen und zusätzlichen Stadträdern.



FDP



Katja Suding Wir setzen uns für einen fairen Wettbewerb der Verkehrsträger ein. Wir wollen den Anteil des Autoverkehrs verringern, in dem wir andere Angebote wie ÖPNV, Radwege oder Carsharing verbessern. Wir brauchen dafür mehr und zudem wieder kostenlose Park&Ride-Stellplätze. Außerdem setzen wir uns für mehr Bike&Ride-Stellplätze und die Erweiterung des Stadtrad-Angebots ein. Den erfreulichen Anstieg der ÖPNV-Nutzer wollen wir unterstützen durch den Ausbau des Schnellbahnsystems, etwa durch die Anbindung von Stadtteilen wie Steilshoop, Osdorfer Born oder Lurup, sowie den Arenen im Volkspark. Wenn diese Maßnahmen gesichert sind, soll eine nördliche Ost-West-Schnellbahn geplant werden.



Die Linke



Dora Heyenn Eine Großstadt wie Hamburg hat gute Möglichkeiten, den Autoverkehr zu reduzieren und gleichzeitig alternative Mobilitätsangebote zu machen. Ein Großteil der zurückgelegten Wege sind kürzer als fünf Kilometer: Eine optimale Entfernung für Fahrradfahrer und Fußgänger. Diesen muss Hamburg den nötigen Raum geben. Gleichzeitig sind wir für den sozialverträglichen Ausbau des ÖPNV. Die Linke wird weiterhin gegen die jährlichen Fahrpreiserhöhungen des HVV und für ein Sozialticket für Menschen mit wenig Einkommen kämpfen. Mittelfristig wollen wir einen kostenlosen HVV. Die auch von uns geforderte Stadtbahn wird sich nur umsetzen lassen, wenn die Planungen im Konsens mit den BürgerInnen erfolgen.

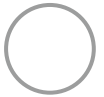


FRAGE 3 Hamburg hat noch immer keine Umweltzone, obwohl die Luftbelastung etwa durch Stickoxide zu hoch ist. Werden Sie im Falle eines Wahlerfolgs eine Umweltzone einführen, um die Luftbelastung durch Pkw zu verringern?

SPD



Olaf Scholz Sogenannte Umweltzonen haben die Stickoxidbelastung in anderen Städten bislang nicht signifikant gesenkt. Um die Luftqualität zu verbessern und die Straßen zu entlasten setzen wir auf alternative Antriebe, einen attraktiven ÖPNV und das Fahrrad. In vielen Städten Deutschlands und Europas werden die EU-Grenzwerte für Stickoxid überschritten. Überall klagen Bürgerinnen und Bürger auf Einhaltung der Grenzwerte. Wir sind zuversichtlich, dass unser Luftreinhalteplan mit 80 Maßnahmen in den Bereichen Mobilität, Schiffsverkehr und Energie den Schadstoffausstoß reduzieren und die strengen Abgasvorschriften der Europäischen Union bald einhalten werden.



CDU



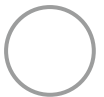
Dietrich Wersich Wie schon aus den Antworten zu den ersten beiden Fragen deutlich wurde, setzt sich die CDU für eine Verringerung der verkehrsbedingten Luftbelastung ein. Hamburg als Wirtschaft- und Logistikstandort, sowie der Einzelhandel in der Innenstadt brauchen jedoch keine statischen Verbotszonen, die weder umwelt- noch verkehrspolitischen Nutzen haben. Bessere Effekte können wir durch ein modernes und dynamisches Verkehrsmanagementsystem für Hamburg erzielen.



B'90/Grüne



Katharina Fegebank/Jens Kerstan Die Umweltzone ist ein Instrument, um die Grenzwerte bei den Luftschadstoffen in der Stadt einzuhalten – besonders an den hoch belasteten Hot-Spots. Allerdings wird sich die Umweltzone in ihrer ursprünglichen Form bald überholt haben. Der Wagenbestand ändert sich, viele Autos erfüllen bereits die in der Umweltzone erlaubten Abgasnormen. Wichtig erscheint uns daher in diesem Zusammenhang, dass auch die Maßstäbe der Umweltzone mit der Zeit gehen. Wir befürworten daher Initiativen, die es Kommunen ermöglichen, die Umweltzone über die grüne Plakettenregelung hinaus zu verschärfen und damit die lokale Stickoxid-Belastung weiter zu senken.



FDP



Katja Suding Die Verbesserung der Luftqualität in Hamburg ist im Wesentlichen durch mittelfristig wirksame Maßnahmen zu erreichen. Schnellschüsse wie die von einigen Parteien und Interessenvertretern favorisierten Umweltzonen, City Maut oder Tempo 30 sind entweder kaum wirksam oder gar kontraproduktiv, da sie Ausweichverkehr verursachen. Hamburg braucht stattdessen eine intelligente Verkehrsführung durch Telematik, also eine EDV-gestützte bedarfsabhängige Verkehrlenkung. Dies wirkt sich nachweislich positiv auf die Umwelt, den Kraftstoffverbrauch und die Gesundheit der Anwohner aus.



Die Linke



Dora Heyenn Die Linke wird in der Verkehrs- und Klimapolitik weiterhin eine konsequente und konstruktive Rolle als Opposition in der Bürgerschaft einnehmen. Die Prüfung der Einrichtung einer Umweltzone wurde in der 19. Wahlperiode vom schwarz-grünen Senat zwar im Koalitionsvertrag festgelegt, die Umsetzung ist aber nicht angegangen worden. Wir hätten gerne Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit. Das würde nicht nur Hamburgs Straßen sicherer machen, sondern auch die Luft in der Stadt sauberer. Die Einführung einer Citymaut lehnt Die Linke ab, weil dadurch die soziale Schere weiter auseinanderklaffen und Menschen aus sozialen Gründen von Mobilität ausgeschlossen würden.



	<p>Zwei Pluspunkte hat Olaf Scholz' Mobilitätspolitik: Sie will die Busflotte sauberer machen, indem ab 2020 nur noch Wasserstoff- oder Elektromodelle angeschafft werden. Und sie will Hamburgs S- und U-Bahnnetz nach konkreten Plänen ausbauen. Weit weniger klar ist hingegen wie und bis wann die SPD das Fahrradnetz ausbauen möchte. Eine Stadtbahn will die SPD nicht, obwohl sie im Bau um ein Vielfaches günstiger ist als jede U-Bahn. Die Luftqualität Hamburgs verbessern sollen ein ausgebauter ÖPNV, mehr Radler sowie E- und Hybridautos. Doch für mehr Lebensqualität in der Stadt müsste die SPD dem dreckigsten und ineffizientesten Verkehrsmittel, dem PKW, die Grenzen weisen. Das aber tut sie nur halbherzig. Mutlos.</p>
	<p>Die von der CDU geplante Freigabe von Busspuren für E- und Hybridfahrzeuge verlagert den Verkehr in die falsche Richtung: weg vom ÖPNV hin zum motorisierten Individualverkehr. Das lässt viele unter verspäteten Bussen leiden, damit wenige in teuren Hybridautos schneller vorankommen. Löblich hingegen: Die Partei setzt sich für die Stadtbahn ein. Die Förderung des Radverkehrs kommt viel zu kurz, obwohl gerade dadurch Staus reduziert werden können. Die CDU verspricht Mobilitätspolitik für PKW-Besitzer. So fließt weder der Verkehr besser, noch sinkt die Gesundheitsgefahr durch Straßenverkehr. Reaktionär.</p>
	<p>Um die Zahl konventioneller Fahrzeuge in Hamburg bis 2030 zu halbieren wollen die Grünen sowohl ÖPNV, Radverkehr wie auch Elektro-Autos fördern. Dabei ist der Partei bewusst, dass nicht bloß Benzin- und Dieselmotoren gegen Elektroantriebe getauscht werden dürfen. Gut für Hamburg – denn weniger Autos erhöhen die Lebensqualität für alle. Der Radverkehr soll in den kommenden zehn Jahren um 13 Prozent steigern. Klingt gut, ist aber mit Blick auf den zuletzt kläglich niedrigen Verkehrsanteil der Radler – 12 Prozent (2008) – wenig ambitioniert. Positiv immerhin, dass auch die Grünen für die Stadtbahn sind. Zukunftsgewandt.</p>
	<p>Die FDP will mehr ÖPNV und Fahrradverkehr. Das ist gut. Jedoch fordert die Partei auch, dass sich Mobilitätslösungen alleine am Markt behaupten sollen – ohne dabei die zahlreichen Subventionen für den PKW-Verkehr anzusprechen. Das bedeutet faktisch eine weitere Übervorteilung des privaten PKW. Den Ausbau von U-Bahn und Radverkehr wie die FDP fördern, bleibt dabei jedoch unkonkret. Ein Reduzieren von Staus und ausuferndem Autoverkehrs durch Umweltzonen oder eine Staugebühr lehnt die Partei ab. Klientelistisch.</p>
	<p>Die Linke fordert in Hamburg eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h. Das ist eigentlich gut, aber nur Teil eines Mobilitätskonzepts. Die Partei müsste konkreter werden und einen Zeitrahmen setzen. Die Einführung einer Umweltzone oder Staugebühr lehnen sie aus Gründen der sozialen Gerechtigkeit ab. Eine kurzsichtige Argumentation, denn der PKW-Verkehr benachteiligt sozial Schwächere am meisten. Die Gebühr könnte eine wichtige soziale und ökologische Verteilungsfunktion übernehmen. Löblich, aber in Teilen nicht zu Ende gedacht.</p>