

Thema Siedlungsplanung

Frage 1 (Masterplan Volkspark)

Der Masterplan Volkspark sieht Veränderungen vor, die in ihren verkehrlichen Auswirkungen nicht so überdacht wurden, wie es den beabsichtigten Maßnahmen sinnvoll entspräche. Wo für geplante Neubauten bisherige großflächige, ebenerdige Stellplatzflächen genutzt werden sollen, wollen wir erreichen, dass die Summen der Stellplätze und der versiegelten Flächen für Stellplatzanlagen insgesamt nicht ansteigen. In einem Vergleich mit den Sportanlagen in München wurde im Rahmen einer Expertenanhörung deutlich, dass die Anzahl der angebotenen Stellplätze in Hamburg erheblich über der Summe der Stellplätze in München liegt. So werden falsche Anreize für die Nutzung des Autos gegeben. Entsprechend verteilen sich die Verkehrsströme in Hamburg und München auch unterschiedlich auf die Verkehrsträger des öffentlichen Nahverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs. Wir setzen stattdessen auf ein deutlich verbessertes Angebot des öffentlichen Nahverkehrs, wozu sich insbesondere die Einführung der modernen Stadtbahn in Hamburg anbietet.

Thema Umweltschutz

Frage 2: Wie möchten Sie die Menschen dieser Stadt vor Lärm von Autos, Flughafen und Schiene schützen?

Straßenverkehrslärm

Eine sehr wirksame und kostengünstige Methode zum Schutz vor Verkehrslärm ist die **Reduzierung der Geschwindigkeit**. Tempo 30 verringert den Lärm gegenüber Tempo 50 um fast die Hälfte. Mit Tempo 30 wollen wir die Hamburgerinnen und Hamburger vor dem wachsenden Verkehrslärm schützen. An Hauptverkehrsstraßen, wo dies nicht möglich ist, wollen wir die Belastung durch eine grüne Welle bei Tempo 40 mindern.

Wir GRÜNE werden die notwendigen rechtlichen, planerischen und organisatorischen Voraussetzungen für die Einführung einer **City-Maut** in Hamburg schaffen, um das Verkehrsaufkommen und damit die **Lärmbelastung zu verringern**.

Wir fordern, dass der **Deckel über der A 7** so lang wie irgend möglich realisiert wird. Die Chance für den Deckel besteht jetzt, da der Bund einen großen Teil des Lärmschutzes beim A 7-Ausbau finanzieren muss. Wird der Deckel nicht in diesem Zusammenhang gebaut, muss Hamburg die enormen Kosten allein tragen. Kurz: Kommt der Deckel jetzt nicht, kommt er nie. Der Deckel eröffnet zudem neue städtebauliche Möglichkeiten in Altona. Auch für den Bereich Stellingen/Schnelsen wollen wir optimalen Lärmschutz.

In einem Modellprojekt wollen wir an besonders lauten Straßen zudem die neueste Generation von „Flüsterasphalt“ einsetzen. Dort, wo aktiver Lärmschutz allein nicht ausreicht, wollen wir über Lärmaktionspläne und Fördermaßnahmen mehr passiven Lärmschutz (z. B. Schallschutzfenster u. ä.) ermöglichen.

Fluglärm

1997 wurde für den Flughafen Fuhlsbüttel ein so genannter „Lärmdeckel“ beschlossen, der die Gesamtmenge des Lärms limitiert. Durch verschiedene wirksame Maßnahmen konnte zwischen 1997 und 2001 eine erfreulich deutliche Abnahme des Lärms erreicht werden. Die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens steigt seit 2004 wieder an. Die Hauptursache dieser Fehlentwicklung besteht darin, dass alle technischen Verbesserungen zur Lärmreduktion von einer deutlichen Zunahme der Flugbewegungen überkompensiert werden. Wie in der Drucksache 18/5544 dargestellt, sind die Passagierzahlen im Zeitraum Januar bis Oktober 2006 insgesamt um 13,7% gestiegen, das Aufkommen an Passagieren im „Low-Cost“-Segment ist im selben Zeitraum sogar weit überproportional um 47,4% gestiegen. Diese Entwicklung wird durch die Flughafen Hamburg GmbH (FHG) durch ein „Streckenbezogenes Wachstumsprogramm“ (SWP) aktiv unterstützt, das bei Steigerungen der Passagierzahlen, die über 3% Wachstum hinausgehen, Prämien für jeden zusätzlichen Fluggast in Höhen von bis zu 3,75 Euro an die Fluggesellschaften auszahlt.

Wir fordern deshalb, das in der Drucksache 18/5544 dargestellte „Streckenbezogene Wachstumsprogramm“ (SWP) zu beenden. Besonders im Segment der Low-Cost-Anbieter wird deutlich, dass diese einen erheblichen Teil ihrer Nachfrage durch die zu billigen Angebote erst generieren und deswegen die höchsten Zuwächse an Flugbewegungen aufweisen. Für die Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens Hamburg-Fuhlsbüttel stellen Störungen der Nachtruhe eine besonders schwere Beeinträchtigung dar. Es ist medizinisch erwiesen, dass Störungen der Nachtruhe zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen können. Vor diesem Hintergrund ist die weiterhin steigende Zahl von nächtlichen Flugbewegungen nicht hinnehmbar, vor allem, wenn deutlich wird, dass diese in einer dauerhaften Ausnutzung der sogenannten Verspätungsregelung zwischen 23.00 und 00.00 Uhr durch einige Airlines begründet liegt. Ein Hintergrund liegt in der billigen Inkaufnahme von Verspätungen durch Airlines aufgrund einer zu engen zeitlichen Umlaufplanung mit den in Hamburg stehenden Flugzeugen bei bis zu drei Umläufen am Tag.

Wir fordern zur Sicherung der Nachtruhe eine verstärkte „Spreizung“ der Start- und Landeentgelte nach Tagesrandzeiten, mit der sich ein Missbrauch der Ausnahmegenehmigung für die Airlines ökonomisch nicht mehr rentiert. Darüber hinaus werden die Gebühren für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung von derzeit 220 Euro auf 800 Euro, die einer Ablehnung von derzeit 165 Euro auf 600 Euro erhöht.

Schienenlärm

Eine wachsende Bedeutung der Bahn im Güterverkehr ist grundsätzlich einer ungebremsen Steigerung der Transporte auf der Straße vorzuziehen. Dies darf aber nicht auf dem Rücken der AnwohnerInnen der in Hamburg betroffenen Strecken in Wilhelmsburg, Harburg, Wandsbek und Rahlstedt oder entlang der Güterumgebungsbahn erfolgen. Hier brauchen wir sofort einen umfassenden Lärmschutz ohne Wenn und Aber! Die Menschen, die an der Trasse wohnen, dürfen nicht unterschiedlich behandelt werden – alle verdienen den bestmöglichen Schutz vor Lärm, also aktiven Lärmschutz durch Lärmschutzwände und erheblich größere Anstrengungen der Bahn, die Züge selbst leiser fahren zu lassen.

Frage 3: Werden Sie sich insbesondere für einen umfassenden Lärmschutz bei der Güterumgebungsbahn einsetzen?

Wir werden uns weiterhin für einen umfassenden Lärmschutz der Anwohnerinnen und Anwohner der Güterumgebungsbahn einsetzen. Dazu gehören momentan im östlichen Abschnitt der Güterumgebungsbahn vor allem Anstrengungen, die „Rückabwicklung“ bereits gezahlter Mittel für passive Schallschutzmaßnahmen deutlich zu beschleunigen. Für einen effektiven Lärmschutz müssen auch die bestehenden Brückenbauwerke beachtet werden: Lärmschutzwände und eine notwendige „Entdröhnung“ der Brücken technisch besonders aufwändig und daher auch besonders teuer. Deswegen muss hier eine deutlich stärkere Übernahme der Kosten durch die Bahn, den Bund und die Stadt Hamburg erfolgen. Zur leichteren Beteiligung der Anwohnerinnen und Anwohner an verbessertem Lärmschutz durch höhere und längere Wände sind die Planungskosten auf max. 13 % zu senken.

So lange kein ausreichender Lärmschutz an der Strecke sichergestellt ist, fordern wir Geschwindigkeitsbegrenzungen auf der Strecke. Auch hier wirkt Tempo 30, statt der von der Bahn beabsichtigten 80 km/h mit denen die Güterzüge nachts fahren sollen.

Grundsätzlich wollen wir auf allen innerstädtischen Strecken stark differenzierende emissionsabhängige Trassenpreise einführen, um den stärkeren Einsatz abgasärmerer und leiserer (Güter-)Züge aktiv zu befördern. Die in und durch Hamburg fahrenden Güterzüge weisen schon heute erhebliche Unterschiede der Lärmbelastung auf. Mit emissionsabhängigen Trassenpreisen wird auch für die Betreiber der Bahn ein Anreiz für den Einsatz leiserer Züge geschaffen. Die Güterumgebungsbahn soll darüber hinaus als „besonders überwachtetes Gleis“ behandelt wird, womit die Fahrgeräusche deutlich gemindert werden.

Thema Sicherheit und Lebensqualität

Frage 4: Wie stehen Sie zu Tempo 60 in der Stadt, Tempo 120 auf Autobahnen, mehr 30er-Zonen, zur Verkehrsberuhigung und zu Straßensperrungen in Wohngebieten?

Frage 6: Werden Sie Anstrengungen unternehmen, um den Menschen in diesen Problembereichen ein lebenswürdiges Umfeld zu beschermen?

Auf Hamburgs Straßen verunglücken so viele Kinder, wie sonst nirgendwo in Deutschland. Kein Mensch, schon gar kein Kind darf im Straßenverkehr lebensgefährlich verletzt werden. Unser Ziel ist Vision Zero, eine Stadt ohne Verkehrstote. Weniger Tempo ist ein wichtiger Baustein hierfür. Verletzungsgefahren und das Risiko, bei einem Unfall getötet zu werden, steigen überproportional mit steigender Geschwindigkeit. Geringere Höchstgeschwindigkeiten erhöhen die Sicherheit für FußgängerInnen, bedeuten weniger Lärm und erhöhen die Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen. Deshalb wollen wir deutlich mehr Tempo 30-Zonen einrichten und fordern für Hauptverkehrsstraßen Tempo 40! Davon profitiert auch der motorisierte Verkehr, denn durch das langsamere Tempo fließt er gleichmäßiger. Tempo 60 hat in der Stadt keine Berechtigung!

Zusätzlich zum Tempolimit muss noch eine Vielzahl weiterer Maßnahmen ergriffen werden. In Schweden und in der Schweiz waren diese Programme bereits sehr erfolgreich. Als einzige Stadt in Deutschland hat Krefeld die Idee mit Erfolg umgesetzt, die Unfallzahlen gingen innerhalb von fünf Jahren um 44,3 Prozent zurück.

Wir fordern ein generelles Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen. Weil der Kraftstoffverbrauch mit Erhöhung der Geschwindigkeit überproportional steigt, kann ein allgemeines Tempolimit zur deutlichen Reduzierung von Emissionen beitragen. Darüber hinaus kann mit einem allgemeinen Tempolimit eine Entwicklung zu kleineren und sparsameren Autos angestoßen werden. In den letzten Jahrzehnten wurden alle Effizienzgewinne, die durch modernere Motorentechnik erreicht wurden, durch stärkere Motorisierung, höheres Gewicht und gestiegene Komfortansprüche (z.B. Klimaanlage) wieder „aufgezehrt“. Diese Fehlentwicklung wollen wir endlich umkehren!

Hamburg braucht eine neue Kultur des Verkehrs, die mehr Mobilität in der Stadt entspannter, fairer, sicherer und gesünder gestaltet. »Entspannt mobil« soll einen Kurswechsel markieren: Wir GRÜNE wollen Mobilität künftig so gestalten, dass die Lebensqualität in der Stadt steigt. Wir wollen Straßen und Plätze so gestalten, dass sie zum Verweilen einladen und für ein gleichberechtigtes Nebeneinander von Autos, RadfahrerInnen und FußgängerInnen sorgen. Sinnbild dieser neuen Kultur ist das Konzept Shared Space, bei dem der öffentliche Raum vom Fuß- und Radverkehr, PKW und LKW gemeinsam genutzt wird. Verkehrsschilder und Ampeln werden auf ein Minimum reduziert, die Wege ohne Bordsteine gebaut. Durch dieses Prinzip des Shared Space werden Straßen und Kreuzungen zu gemeinsam genutztem und belebtem Raum. Durch mehr Blickkontakt und Rücksichtnahme passieren weniger Unfälle, die Sicherheit steigt und alle sind weniger gestresst.

Ganze Kreuzungen werden so umgebaut und entwickeln sich zu belebten Plätzen. Straßencafés, FußgängerInnen und RadfahrerInnen prägen dann das Straßenbild in stärkerem Maße als vorbeifahrender Autoverkehr. Wir wollen in jedem Bezirk mindestens eine Straße nach den Prinzipien des Shared Space umgestalten.

Trendsetter sind die Bezirke Mitte und Altona, in denen die Lange Reihe und die Blankeneseer Bahnhofstraße bereits aktiv behandelt werden, darüber hinaus bieten sich lebendige Straßen wie die Osterstraße, die Frohmestraße, der Mühlenkamp, der Saseler Markt oder auch die Bahrenfelder Straße besonders an.

Hamburg soll eine Stadt der Plätze werden. Wir wollen jedes Jahr drei Plätze in Hamburg schöner gestalten. Zukünftig sollen neben den innerstädtischen Plätzen stärker die Bezirke berücksichtigt werden.

Frage 5: Wie versucht Ihre Partei, die subjektive Sicherheit insbesondere im öffentlichen Verkehr in den Abend- und Nachtstunden zu erhöhen?

Um die subjektive Sicherheit deutlich zu erhöhen, wollen wir bestehende „Angsträume“ in Zugangsbereichen von U- und S-Bahnstationen abbauen, wozu auch deutlich verbesserte Beleuchtungen beitragen sollen. Auch unter dem Aspekt der sozialen Kontrolle besitzt die moderne Stadtbahn mit ihren Stationen im belebten Straßenraum einen erheblichen Vorteil vor allem gegenüber den unterirdischen Stationen der U- und S-Bahnen.

Thema Fuß- und Radverkehr

Frage 7: Wie ehrgeizig ist Ihre Partei? Und sind Sie bereit ggf. Verkehrsräume zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs neu zu verteilen? Wie stehen Sie den Velorouten und einem öffentlichen Fahrradleihsystem gegenüber, und was halten Sie von den zahlreich eingeführten „Bettelampeln“?

Fahrradfahren ist eine der umweltfreundlichsten und stadtverträglichsten Verkehrsarten überhaupt: Radfahren schont das Klima, erzeugt keine gesundheitsgefährdenden Abgase oder Feinstäube und ist leise. Je mehr Menschen in Hamburg das Fahrrad nutzen, desto mehr wird also die Umwelt entlastet und die Gesundheit aller gefördert. Deshalb dient eine Förderung des Fahrradverkehrs nicht nur den RadfahrerInnen, sondern liegt im Interesse der ganzen Stadt. Die Förderung des Fahrradverkehrs ist im Vergleich zu den Kosten anderer Verkehrsarten wesentlich günstiger und nachhaltiger. Deshalb wollen wir den **Fahrradanteil** mittelfristig bis 2020 sogar **verdreifachen** und gleichzeitig die Zahl der Fahrradunfälle verringern – mit durchgängigen Fahrradrouten, mehr und besseren Fahrradstellplätzen und erleichterten Mitnahmemöglichkeiten in U- und S-Bahnen.

Auch in Hamburg soll mit dem Fahrrad die Nutzung der Fahrbahn der Normalfall werden. Bei stärker genutzten Straßen bevorzugen wir Fahrradstreifen auf den Fahrbahnen gegenüber baulichen Radwegen auf den Bürgersteigen. Diese Lösung ist für FahrradfahrerInnen komfortabler und sicherer. Außerdem werden so die Konflikte zwischen FahrradfahrerInnen und FußgängerInnen minimiert.

Wir wollen in Hamburg endlich auch ein **Fahrradverleihsystem einführen**. Wie enorm der Bedarf für Fahrradleihsysteme in Großstädten ist, zeigt der alle Erwartungen übertreffende Erfolg des Fahrradverleihsystems vélib in Paris.

Die vom CDU-Senat betriebene Benachteiligung von FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen durch den Einsatz von Bettelampeln und viel zu kurze Grünphasen wollen wir umgehend beenden. An allen Kreuzungen müssen die Ampeln wieder automatisch für alle VerkehrsteilnehmerInnen geschaltet werden und dies in Zeiträumen, die auch Kindern und SeniorInnen eine bequeme Überquerung der ganzen Fahrbahn ermöglichen. Ebenso setzen wir uns für den Abbau vieler Grüner Pfeile ein.

Das auf grüne Initiative hin entstandene Fußwegeleitsystem in der City wollen wir auf weitere Teile der Stadt ausdehnen. Ein besonderes Highlight wird ein **50 Kilometer langer Wanderweg quer durch die Stadt** – auf dem man in Ruhe Natur, Wälder, Parks, Wasserwege und Stadtviertel erkunden kann.

Thema motorisierter Individualverkehr

Frage 8: Inwieweit können Sie sich Beschränkungen des Autoverkehrs zu Gunsten einer lebenswerteren Stadt vorstellen? Wie stellen Sie sich zu CityMaut und Fahrverbot für Dreckschleudern nach dem Beispiel anderer Metropolen wie Stockholm, London, Berlin und Köln?

Wir GRÜNE werden die notwendigen rechtlichen, planerischen und organisatorischen Voraussetzungen für die Einführung einer City-Maut in Hamburg schaffen. Wir wollen sie im dicht besiedelten Kernbereich der Stadt einführen. Die Erhebung von Gebühren für die Benutzung städtischer Straßen hat viele positive und notwendige Effekte. Die City-Maut verringert das Verkehrsaufkommen. Das bedeutet **weniger Abgase, weniger Lärm, weniger Staus** und mehr Anreize für Autofahrer, auf den ÖPNV umzusteigen. Das Gebiet, in dem eine City-Maut erhoben werden soll, muss so zugeschnitten sein, dass Ausweichverkehre im Stadtgebiet vermieden werden; es wird im Westen begrenzt durch die A 7, im Norden durch

die Güterumgehungsbahn, im Osten durch den Ring 2 und im Süden durch die Elbe. Die Mauterhebung soll nach Tageszeiten differenziert werden, um den Verkehrsfluss aller VerkehrsteilnehmerInnen zu verbessern. Dabei sollen sich die Mautkosten für schadstoffarme Fahrzeuge an der Größenordnung der Fahrpreise im ÖPNV orientieren. Die Einnahmen sind zur **Attraktivitätssteigerung des ÖPNV** zu verwenden. Hierfür bietet sich insbesondere eine deutliche Ausweitung der Angebote (z. B. erhöhte Taktichte, Einführung der Stadtbahn) oder eine spürbare Senkung der Tarife an. Die mit einer Mauterhebung verbundenen Datenerhebungen und –nutzungen sind im Sinne eines umfassenden Datenschutzes zu gestalten. Besonders für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und unmittelbare AnwohnerInnen muss die Citymaut sozial gerecht gestaltet werden. Für den Kernbereich der Stadt und den Hafen soll eine **Umweltzone für LKW, Busse und Taxis** eingeführt werden. Durch Schwerlastverkehr und VielfahrerInnen entstehen erhebliche Belastungen durch Fein- und Feinststäube sowie Stickoxide. Mit der Umweltzone können die daraus resultierenden erheblichen Gesundheitsgefährdungen minimiert werden. Andere deutsche Großstädte führen bereits Umweltzonen ein. Die **Luft wird besser, die Aufenthaltsqualität steigt, die Gesundheit profitiert**, und durch ein mit der Umweltzone verbundenes Tempolimit sinkt der Lärmpegel. Städte wie München, Berlin und Stuttgart arbeiten bereits an diesem Zukunftsmodell. Damit eine Umweltzone auch in der Hafenstadt Hamburg wirksam ist, braucht es zusätzlich Maßnahmen, die den Schiffsverkehr umweltfreundlicher machen. Denn in Hamburg wird ein großer Teil der Schadstoffe von Schiffen verursacht. Eine Maßnahme ist z. B., die während der Liegezeiten im Hafen entstehenden Emissionen durch umweltfreundliche Landstromversorgung zu verringern.

Umweltzone und City-Maut sollen sich ergänzen. Über die genaue Ausgestaltung soll entschieden werden, sobald praktische Erfahrungen anderer deutscher Großstädte und der Planungsfortschritt der City-Maut mit einer kombinierten Umweltzone in London vorliegen. Daneben wollen wir alle kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen zur Reduktion der Belastungen aus dem Kfz-Verkehr ergreifen.

Dabei spielt eine **intensivierte Parkraumbewirtschaftung eine wichtige Rolle**. Wir brauchen diese insbesondere in den dicht bewohnten Innenstadtvierteln. AnwohnerInnen dürfen bevorzugt parken, BesucherInnen müssen für die Nutzung des öffentlichen Raums als Parkplatz zahlen. Dazu gehören auch die Förderung von Quartiersgaragen und Car-Sharing-Stellplätzen, so wie die Wiedereinführung der Stellplatzabgabe. Die dadurch erzielten Einnahmen wollen wir für den Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs nutzen.

Welche Prioritäten sehen Sie im kombinierten Verkehr P+R?

P+R-Angebote in ausreichendem Umfang müssen den EinpendlerInnen so früh auf ihren Wegen wie irgend möglich gemacht werden. Je länger der im Auto zurückgelegte Weg ist und je näher die AutofahrerInnen dabei ihrem eigentlichen Ziel kommen, umso schwerer ist ein Umsteigen vom Auto in den öffentlichen Nahverkehr zu erreichen. Eine weitere Voraussetzung besteht aber auch in einem umfangreichen Verkehrsangebot, das weitere Umsteigevorgänge möglichst vermeidet und das dichte Verkehrstaktungen aufweist. Unter diesen Aspekten ist z.B. für den Übergang vom Auto auf die U1 im Nordosten Hamburgs der Ausbau des P+R-Platzes in Volksdorf überaus sinnvoll. Entlang der S3 hat sich hingegen durch die Verlängerung der durchgehenden S-Bahnverbindung bis Stade die Einrichtung sinnvoller P+R-Angebote weiter in Richtung auf das niedersächsische Umland verlagert.

Thema ÖPNV

Frage 9: Ausbau des Schienensystems in Hamburg

Frage 10: Beschleunigung des ÖPNV

Die Weiterführung der U-Bahn als oberirdische Stadtbahn funktioniert nicht so leicht, wie es Herr Elste für eine mögliche Weiterführung der im Bau befindlichen U4 nach Wilhelmsburg in den Raum gestellt hat. Würde die U-Bahn einfach ebenerdig geführt, würden viele Vorteile der modernen Stadtbahn nicht genutzt: Die U- und S-Bahnwagen sind wesentlich breiter, so dass eine Führung innerhalb des Straßenraums wesentlich schwieriger wird. Einige Engstel-

len kann nur die moderne Stadtbahn passieren, nicht aber eine oberirdisch geführte U- oder S-Bahn, die wesentlich mehr separate Führungen der Bahnen erfordert. Zudem ist die Einstiegshöhe von U- und S-Bahnwaggons sehr hoch, so dass Stationen gebaut werden müssten, um diesen Höhenunterschied zu überwinden. Bau und Betrieb der Strecken einer oberirdisch geführten U- oder S-Bahn sind zudem wesentlich teurer, als bei einer Stadtbahn.

Wir wollen deshalb die moderne Stadtbahn in Hamburg (wieder) einführen und mir ihr alle Vorteile für mehr Mobilität in der Stadt erschließen.

Wir wollen in einem ersten Schritt Steilshoop und Bramfeld mit der seinerzeit vom rot-grünen Senat geplanten Trasse anbinden, wovon auch die Menschen in Uhlenhorst, Winterhude und der City-Nord profitieren. Darüber hinaus bietet sich die Stadtbahn an, um die Stadien am Volkspark sowie Lurup und Osdorf besser an das Netz des öffentlichen Nahverkehrs anzuschließen. Die Stadtbahn bietet aber auch die einzige realistische und attraktive Perspektive für die Menschen im Univiertel, in Eppendorf und Lurup, für Farmsen und Rahlstedt sowie für den Sprung über die Elbe nach Wilhelmsburg und Harburg!

S- nach Rahlstedt Ahrensburg

Auf der Verbindung zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof und Ahrensburg wollen wir die Regionalbahn 10 durch eine »echte« S-Bahn S 4 in dem für Hamburg üblichen 5- bzw. 10-Minutentakt ersetzen, die den Menschen an dieser Strecke endlich ein vollwertiges Mobilitätsangebot macht und das Fahrgastpotenzial dieses Teils der Stadt wirklich nutzt.

Frage 11: Tarifwesen – Fortentwicklung des Preissystems

Wir wollen die Angebote des öffentlichen Nahverkehrs attraktiver gestalten und für alle zugänglich machen. Dafür wollen wir wieder ein echtes Sozialticket zu einem Abgabepreis von weniger als 20 Euro einführen!

Thema überregionale Anbindung Hamburgs

Frage 12: Wie stehen Sie zu überregionalen Infrastrukturmaßnahmen im Bereich von Schiene, Straße und Luftfahrt? Wie stellen Sie sich zur Elbvertiefung?

Straße

Den Bau der A 26 nach Stade lehnen wir ab, weil diese eine verstärkte Zersiedelung des Umlandes fördert, wie es sich bereits nach dem Bau der Autobahn nach Winsen/Luhe gezeigt hat. Zudem würde der ökologisch wertvolle Moorgürtel durch Lärm beeinträchtigt und die Obstbauregion zusätzlich zur Ortsumgehung Finkenwerder mit einem zweiten Straßenbauprojekt belastet.

Die geplante Hafenuferspange als aufgeständerte Autobahn lehnen wir ab, weil sie nur begrenzt mehr LKW-Fahrten ermöglicht, und nach den Prognosen des Senats überwiegend der Bewältigung ansteigender PKW-Verkehre dient. Zudem wäre die Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner zu groß, das wichtige Stadtentwicklungsprojekt „Sprung über die Elbe“ würde behindert und der Spreehafen würde als wichtiges Entwicklungsgebiet kaputt gemacht werden. Nach den aktuellen Zahlen des Senats ist das Projekt mit einem mittlerweile prognostizierten Finanzbedarf von 1,15 Milliarden Euro auch wirtschaftlich bzw. haushaltspolitisch nicht länger vertretbar.

Deshalb wollen wir realistische Maßnahmen zur Verkehrsverbesserung im Hamburger Hafen ergreifen: Zur Beschleunigung der Lkw-Verkehre wollen wir den Freihafen deutlich verkleinern. Aufwändige Zollabfertigungen würden damit entfallen, der Verkehr könnte besser fließen. Mit einem neu aufzubauenden Verkehrsinformationssystem und kleineren Straßenbaumaßnahmen kann die Kapazität des Straßennetzes erhöht werden. Durch den Einsatz automatisierter Verkehre und die Nutzung von Wasserwegen für Hafenverkehre (Port-Feeder-Barges) können alternative Angebote eingerichtet werden, die das Straßennetz weiter entlasten.

Erst wenn das nicht mehr ausreichen sollte, muss über einen Straßenausbau nachgedacht werden. Eine interessante Alternative verspricht hier die Streckenführung über die Kattwykbrücke zu sein, die für die Wilhelmsburger stadtentwicklungspolitisch weniger einschnei-

dende Wirkung haben könnte. Erst wenn das nicht mehr ausreichen sollte, muss über einen Straßenausbau nachgedacht werden. Eine interessante Alternative verspricht hier die Streckenführung über die Kattwykbrücke zu sein, die für die Wilhelmsburger stadtentwicklungspolitisch weniger einschneidende Wirkung haben könnte.

Bahn

Die Bahn ist eines der umweltverträglichsten Landverkehrsmittel, wir begrüßen daher ausdrücklich den „Mastplan Hafenbahn“ mit seinem Investitionsvolumen von rund 500 Millionen Euro bis zum Jahr 2015.

Eine Kapazitätssteigerung der Schienentrasse zwischen Hamburg und Hannover ist dringend geboten und wird mit dem Ausbau des Güterumschlagsbahnhofs Maschen bereits vorgebracht. Der Nutzen der geplanten Y-Trasse wird von verschiedenen Seiten in Frage gestellt. Da darunter auch private Bahnbetriebe sind, nehmen wir diese Kritik sehr ernst und wollen die Alternativvorschläge sehr genau prüfen.

Flugverkehr

Wir wollen den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel an sein Wohnumfeld anpassen und nicht umgekehrt. Deshalb wollen wir die Bemühungen, den Flughafen leiser, sauberer, umweltfreundlicher und stadtvträglicher zu machen weiter intensiv vorantreiben. Einen Großflughafen Kaltenkirchen sehen wir in diesem Zusammenhang nicht als Ausweg an, sondern als Verschärfung der Umweltunverträglichkeit. Denn ein Großflughafen würde nur eingerichtet, um ein noch stärkeres Wachstum des Flugverkehrs zu erreichen. Aber auch nach Ansicht der Flugbranche selbst ist in Deutschland kein Bedarf für die Einrichtung eines neuen „Drehkreuzes“ (bzw. „Hubs“) erkennbar ist. Wir wollen auch nicht, dass ein neuer Flughafen mit einem 24-Stunden-Betrieb in Hamburgs Umland entsteht, weil die Lärmbelastung dann für Hamburg in den Nachtsunden stärker wäre, als heute. Zudem wäre auch die Erschließung dieses Großflughafens nicht in dem Maße mit dem öffentlichen Personennahverkehr möglich, wie dies beim bestehenden Flughafen Fuhlsbüttel der Fall ist. Vielmehr soll die Anbindung des Flughafens durch die S-Bahn gerade deutlich verbessert werden, so dass es geradezu widersinnig ist, zum Zeitpunkt der Fertigstellung des S-Bahnanschlusses darüber zu diskutieren, den Flughafen zu verlagern.

Schiffsverkehr auf der Elbe

Kein anderes Gewässer kennzeichnet Hamburg so wie die Elbe. Der Fluss ist jedoch gerade im Hamburger Raum besonders stark in seinem natürlichen Lauf verändert worden. Ohne die grundsätzliche Bedeutung des Hafens in Frage zu stellen, wollen wir der Elbe wieder eine ökologische Verbesserung ermöglichen, etwa durch die Rückverlegung von Deichen. Auch Hochwasserkatastrophen und Klimawandel zwingen heute zu einem anderen Umgang mit dem Fluss.

Wir lehnen die geplante erneute Elbvertiefung ab, weil sie einen schweren Eingriff in die gesamte Flusstruktur darstellt. Während bei der letzten Elbvertiefung nur an relativ wenigen Stellen Spitzen im Flussprofil gekappt wurden, müssen bei der kommenden Elbvertiefung weiträumige Abschnitte des Flusses komplett ausgebaggert und verbreitert werden. Es müsste dreimal so viel Baggergut aus der Elbe genommen werden wie beim letzten Mal. Das Baggergut, das schon immer bei Wedel in der Elbe entsorgt wurde, kommt mit der Flut wieder zurück. Hamburg kommt mit dem Baggern nicht mehr hinterher und muss das Baggergut sehr aufwändig, teuer und ökologisch bedenklich in der Nordsee verklappen. Es besteht die Gefahr, dass wir der Verschlickung bei einer weiteren Elbvertiefung überhaupt nicht mehr Herr werden können. Wir GRÜNE fordern, auf die nächste Vertiefung zu verzichten und sich stattdessen für eine Verbesserung der ökologischen Situation der Elbe einzusetzen.