



DIE WOCHE IM RATHAUS



Jens Meyer-Wellmann ist Autor des Abendblatts und beobachtet die Landespolitik

Abendblatt.de  
FRAGE DES TAGES & QUOTEN

Am Freitag haben wir gefragt:

Würden Sie sich trauen, in einem fahrerlosen Bus mitzufahren?

Das Ergebnis:

Ja 45% Nein 55%

Abgestimmt haben 1900 Leser, Stand: 18 Uhr.

Die neue Frage:

In der City soll ein Park- einem Wohnhaus weichen. Finden Sie das richtig? Stimmen Sie ab auf [Abendblatt.de](http://Abendblatt.de)

AKTUELLE MAGAZINE



zwei aktuelle Magazine aus der Abendblattredaktion gibt es derzeit neu im Zeitschriftenhandel und in der Abendblatt-Geschäftsstelle am Großen Burstah 18-32: „Hamburg für Genießer – Alles, was man wissen muss“ (108 Seiten, 9 Euro bzw. 7 Euro Treue-Preis in der Geschäftsstelle) mit allen aktuellen Gastro-Trends.

„Hamburg zu Wasser“ (108 Seiten, 9 Euro bzw. 7 Euro Treue-Preis) mit mehr als 100 Tipps für Elbe und Alster und Berichten über die maritimen Seiten der Hansestadt.

WILLKOMMEN IN HAMBURG

„Carlotta ist eine kleine Raupe Nimmersatt“, sagen Nicole und Patrick Fürst aus Fuhsbüttel über ihre Tochter, Carlotta (3340 Gramm, 40 Zentimeter, Foto: Brünjes) kam am 2. Mai um 10.28 Uhr in der Asklepios Klinik Barmbek auf die Welt.

SPRECHEN SIE HAMBURGISCH?

inbötten (2) einheizen. Ich erinnere mich an meine Kindheit in der Zeit vor der Währungsreform 1948. Unsere Wohnung hatte nur einen einzigen Ofen, und der stand im Wohnzimmer. Wenn im Winter geheizt wurde, achtete mein Vater sehr darauf, dass die Tür zum Wohnzimmer immer geschlossen war, denn Heizkohle war knapp und teuer. Wenn ich mal in der Eile die Tür zu schließen vergaß, dann kam der zornige Ausruf meines Vaters: *Mook doch mol de Döör dicht, is doch inbööti!* – und kurz darauf mehr zu sich selbst: *As wenn dat allens nix kusten deit!* Mit freundlichen Grüßen Günther Oldhaber, Altona

Vorschläge und Anmerkungen zur Serie senden Sie bitte an die E-Mail-Adresse [hamburgisch@t-online.de](mailto:hamburgisch@t-online.de) (Betreff: Hamburgisch)

# Hamburgs Verkehrspolitik unter den Rädern

Immer mehr Lkw und Autos und immer schnellere Radfahrer. Fehlt der Stadt ein Plan für eine sichere, saubere Mobilität der Zukunft?

JENS MEYER-WELLMANN

HAMBURG :: Die meisten Menschen haben zum Verkehr drei bis vier Meinungen – weil sie sich mal als Autofahrer, mal zu Fuß oder mit dem Rad und dann wieder mit Bus und Bahn durch die Stadt bewegen. Weil das Sein bekanntlich stante pede das Bewusstsein bestimmt, werden sie sich einmal über Fußgänger aufregen, die verpeilt auf Radwegen latschen, oder über arrogante Autofahrer, die in zweiter Reihe parken und beim Abbiegen nicht über die Schulter gucken. Ein anderes Mal ärgern sie sich über aggressive Anarcho-Radler, die an Ampeln zu chronischen Rot-Grün-Verwechslern mutieren – und als Fußgänger über knöcheltiefe Löcher in den Wegen und in S-Bahnen oder Bussen über Unpünktlichkeit und Überfüllung. Nur in einem Punkt finden sich all diese Rollen bei den Hamburgern zusammen: Die meisten sind, so hat es Ende 2017 eine Studie ergeben, unzufrieden mit der Verkehrssituation – und empfinden das Klima zwischen den Verkehrsteilnehmern in ihrer schönen Stadt als fast schon kriegerisch.

Wir brauchen ein grundlegendes Umsteuern in der Verkehrspolitik

Jörg Knieling,  
HCU-Professor für Stadtplanung

In diesen Tagen zeigt sich besonders intensiv, wie viele ungelöste Probleme es in der Hamburger Verkehrspolitik gibt. Radfahrer erinnern mit beeindruckenden Aktionen an den tragischen Tod einer Radfahrerin, die an der Osterstraße durch einen abbiegenden Lkw getötet wurde – als sei der Politik nicht seit Jahren bekannt, dass diese Situationen immer wieder zu schweren Unfällen führen, und als gäbe es keine technischen oder baulichen Möglichkeiten, dieses Risiko zu minimieren. Ebenso mut- und tatenlos haben die Regierenden das Thema Luftbelastung ignoriert. Nun musste die EU Deutschland am Donnerstag wegen der viel zu hohen Stickoxidwerte verklagen. Am Freitag schließlich legte das Bundesverwaltungsgericht die Urteilsbegründung für sein Dieselurteil vor, nach dem es wohl nach Pfungsten in Hamburg die bundesweit ersten Dieselfahrverbote an Stressemannstraße und Max-Brauer-Allee geben wird. Parallel veröffentlichte das Abendblatt in dieser Woche neue Prognosen, nach denen der Lkw-Verkehr in Hamburg zwischen 2014 und 2025 um mehr als 40 Prozent zunehmen wird – ohne dass jemand genau wüsste, wie Straßen und Bürger diese neue Last verkraften sollen. Dass Hamburg je nach Erhebung immer mal wieder zur deutschen Raser- oder Stau-Hauptstadt gekürt wird, weiß man schon länger.

Die Verkehrspolitik setzt angesichts solcher Herausforderungen zwar mit dem Ausbau des Radverkehrs und dem Neubau der U 5 einige klare Zeichen. Zugleich aber scheut sie die große Debatte über die Mobilität der Zukunft, versteckt sich im vorsichtigen Kleinklein und agiert als Reparaturbetrieb für Abgasbetrüger und Schlaglöcher. Ein übergreifender Verkehrsentwicklungs-



Hunderte Radfahrer sitzen oder liegen beim „Ride of Silence“ auf der Kreuzung Eppendorfer Weg und Osterstraße dpa

plan ist erst in Arbeit und dürfte nicht vor 2021 vorliegen. Derweil tobt ein bisweilen so aggressiv geführter Meinungskampf zwischen Anhängern des Rads und des Autos, als handle es sich nicht um zwei gleichermaßen wichtige Verkehrsmittel, sondern um einen Konfessionskrieg des 16. Jahrhunderts.

Immer mehr Autos, die immer weniger gefahren werden

Das schlechte Verkehrsklima habe „mit der konfrontativen Verkehrspolitik des Senats zu tun“, glaubt CDU-Fraktionschef André Trepoll. „Rot-Grün setzt einseitig auf die Förderung eines Verkehrsmittels, nämlich des Fahrrads. Das ist im Grunde eine konservative Verkehrspolitik. So wie früher nur das Auto, wird heute nur das Rad gefördert.“ Auch die CDU wolle den Radverkehr fördern und haben dafür auch ein Konzept vorgelegt. „Wir bezweifeln aber, dass eine so große Stadt wie Hamburg zu einer reinen Fahrradstadt werden kann“, so Trepoll. „Dafür sind die Wege zu weit.“

Für die kampfeslustige Radfahrerlobby sind die CDU und ihr streitbarer Verkehrspolitiker Dennis Thering we-

gen solcher Positionen längst zum Feindbild geworden. Womöglich muss sich die CDU hüten, nicht wie eine Autofahrerpartei aus den 1980ern dazuzukommen – denn die Mehrheit der Hamburger ist nach Umfragen sogar dann für den Ausbau der Radwege, wenn der auf Kosten der Autos geht.

Tatsächlich aber steigt die Zahl der in Hamburg registrierten Autos trotzdem stetig – während die der gezählten Radfahrer 2017 sogar sank. Da die Hamburger gleichwohl immer seltener mit dem Auto fahren, stehen die Blechkaros oft 23 Stunden pro Tag sinnlos auf immer knapper werdendem öffentlichen Grund herum – den man besser für Grünflächen, Spielplätze oder gute Rad- oder Fußwege nutzen könnte. Dass die meisten Hamburger trotz hoher Kosten ein Auto besitzen wollen, auch wenn sie es wenig nutzen, zeigt: Die Angebote an Carsharing und öffentlichem Nahverkehr reichen ihnen offenbar nicht aus, um flexible Mobilität zu gewährleisten.

Der Stadtentwicklungsexperte Prof. Jörg Knieling von der HCU gibt Hamburgs Verkehrspolitik denn auch nur die Note „Vier“. Sie sei „der Aufgabe, die Lebensqualität zu erhöhen und dafür

den Autoverkehr zurückzudrängen, nicht gerecht geworden“, so Knieling. „Der Autoverkehr ist nach wie vor viel zu dominant. Dabei zeigt die weltweite Diskussion, dass man dem Auto Grenzen setzen und den Umweltverbund deutlich stärker fördern muss – also den öffentlichen Personennahverkehr, den Radverkehr und das Zufußgehen.“

Der HCU-Professor fordert abschreckende Parkplatzpreise in der City und einen günstigeren und attraktiveren öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Weil die großen Buslinien unattraktiv seien, gehöre auch die Stadtbahn wieder auf die Tagesordnung. „Auch der Radverkehr muss stärker gefördert und sicherer werden“, sagt Knieling. „Warum macht man es nicht wie Kopenhagen, wo Radfahrer an Kreuzungen ebenerdig weiterfahren, abbiegende Autos aber über eine Erhöhung fahren müssen? Das hat dort zu mehr Sicherheit geführt.“ Nötig sei „ein grundlegendes Umsteuern in der Verkehrspolitik“.

Auch Verkehrswissenschaftler und Ökonom Prof. Wolfgang Maennig von der Uni Hamburg fordert, die Infrastruktur für Radfahrer auszubauen und Schnellwege mit Tunneln und Brücken

für sie zu bauen, damit sie weniger an Ampeln stehen. Hamburg könne hier Vorreiter werden. Insgesamt aber sieht Maennig die Verkehrspolitik auf einem guten Weg und gibt ihr immerhin eine Zwei minus. Das „in Hamburg in der Tat immer aggressivere Verkehrsklima hat auch mit dem rasanten Wachstum des Radverkehrs zu tun“, glaubt Maennig. „Immer mehr Radfahrer fahren immer schneller – weil mehr E-Bikes unterwegs sind, Räder insgesamt besser werden und Radfahrer es oft ebenso eilig haben wie Autofahrer. Früher waren Radfahrer immer Gutmenschen, heute werden manche zu echten Aggressoren.“ Maennig setzt seine größte Hoffnung in schnelle Effekte der Digitalisierung. „Eine Revolution im Verkehr erwarte ich nicht nur von der E-Mobilität, sondern auch vom Konzept selbstfahrender Minibusse“, so Maennig.

Auch im rot-grünen Senat setzt man auf technischen Fortschritt. „Die Mobilität wird intermodaler, schneller, emissionsfreier und komfortabler“, sagt Verkehrsbehördensprecherin Susanne Meinecke. Der ÖPNV werde „das Rückgrat des Verkehrs bilden“, der Radverkehr zunehmen und Mobilitäts-Plattformen wie „switchh“ eine größere Rolle spielen, die ein Umsteigen zwischen Car-, Roller- und Bikesharing-Angeboten ermöglichen. „Viele Bürger werden keine eigenen Fahrzeuge mehr besitzen“, so Meinecke. „Sie werden Mobilität vielfältiger und spontaner planen.“

Technische Innovation soll auch die Abgasprobleme lösen. Die Einhaltung der Stickoxid-Grenzwerte bis 2025 wird laut Luftreinhalteplan vor allem durch den „Flottenaustausch“ erreicht – also dadurch, dass Fahrzeuge moderner werden und weniger Gift ausstoßen. Beim Abgasthema wird allerdings parallel der Hafens zum wachsenden Problem. Während der Ausstoß giftiger Stickoxide (NO<sub>x</sub>) durch den Straßenverkehr bis 2025 um 60 Prozent sinken soll, pusten Schiffe immer mehr Gift in die Luft. Lag ihr NO<sub>x</sub>-Ausstoß 2014 bei 7946 Tonnen, werden es 2025 bereits 8433 Tonnen sein. Auch der Lkw-Verkehr wächst laut Prognosen vor allem wegen des Hafens, der oft kaum mehr als ein Umpackbetrieb ist, der Container von Schiffen auf Lkw hebt. Längst rächt es sich, dass die Politik zum Abtransport nicht stärker auf die Schiene oder unterirdische Transportsysteme gesetzt hat, wie es der Ex-Chef der Norddeutschen Affinerie Werner Marnette einst vorschlug.

Die CDU hat ein umfassendes Verkehrskonzept angekündigt

Obwohl es so viele offene Fragen in der Verkehrspolitik gibt, drücken sich Bundes- und Landesregierungen chronisch vor der offenen Debatte und klaren Antworten – weil sie Konflikte mit Industrie und Bürgern scheuen. Stattdessen machen EU und Gerichte unsere Verkehrspolitik. Eines scheint bei den hitzigen Debatten aber klar: Die Bürgerschaftswahl 2020 wird auch beim Thema Verkehr entschieden. Die CDU hat ein umfassendes Verkehrskonzept für 2019 angekündigt. Den Bürgern, egal ob sie per Auto, Rad oder zu Fuß unterwegs sind, bleibt derweil nur, den Rat von Prof. Maennig zu beherzigen. „Es wäre gut, wenn sich alle etwas entspannten“, sagt der frühere Olympiasieger im Rudern. „Wir sollten locker bleiben – und immer auch mal ein Auge zudrücken.“

## Fahrrad-Demonstration für mehr Sicherheit

Nach dem Unfalltod einer jungen Mutter reißt der Protest nicht ab. Heute rollen Radler durch Eimsbüttel

EIMSBÜTTTEL :: Auch zwei Wochen nach dem tragischen Unfalltod einer 33-jährigen Radfahrerin ist die Stadt bewegt vom Schicksal der jungen Mutter, die an der Osterstraße von einem abbiegenden Lkw überrollt wurde. Am heutigen Sonnabend wollen Radfahrer mit einer Protestaktion erneut für mehr Sicherheit auf Hamburgs Straßen demonstrieren. Das Bündnis „Kurs Fahrradstadt“ startet um 14 Uhr am Kaiser-Friedrich-Ufer zu einer Fahrt durch Eimsbüttel und Hoheluft-West, um sich für eine „zukunftsgerichtete Mobilitätswende“ einzusetzen.

Gleichzeitig wird der Ruf nach verpflichtenden Abbiegeassistenten für

Lastwagen mit mehr als 3,5 Tonnen immer lauter. Nachdem Hamburgs Verkehrsminister Frank Horsch (parteilos) solche technischen Hilfsmittel bereits 2017 als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz gefordert hatte, eine Bundesratsinitiative derzeit das gleiche



Hamburgs Verkehrsminister Frank Horsch (parteilos) Klaus Bodig

Ziel verfolgt und der Koalitionsvertrag von Union und SPD auf Bundesebene Fahrerassistenzsysteme „verbindlich vorschreiben“ will, erwartet die Fahrradlobby Taten. Bis hin zur Forderung, künftig Fahrverbote für Lkw ohne Abbiegeassistenten auszusprechen. Doch dafür fehlt im Gegensatz zu Fahrverboten für Dieselfahrzeuge die juristische Grundlage, etwa durch ein EU-Gesetz.

Die Diskussion um verpflichtende Lkw-Assistenzsysteme stützt sich auch auf eine Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV), wonach ein Drittel der jährlich im Straßenverkehr getöteten Radfahrer Opfer von Abbiegeunfällen sind. 60 Prozent dieser Kollisionen

wären laut Unfallforschung mit Assistenzsystemen vermeidbar.

Am Sonnabend prangern die Radfahrer bei ihrer Kundgebung an, dass die Gefahrenquellen auf der Osterstraße trotz dreier tödlicher Unfälle in wenigen Jahren nicht beseitigt wurden. Sie wollen eine grundsätzliche Verkehrsberuhigung mittels Tempo 30 auf Eppendorfer Weg und Osterstraße als Sofortmaßnahme. Zudem solle der Senat von seiner „autozentrierten Verkehrspolitik“ abrücken. Die Tour führt vom Kaifu über Eppendorfer Weg, Osterstraße, Schulweg und Heußweg bis zur Schlusskundgebung auf dem Fanny-Mendelssohn-Platz. (nib)

ANZEIGE

SPARDA-BANK HAMBURG  
AWARD

115.000 € Fördersumme für Ihr Engagement!

Mit dem Sparda-Bank Hamburg Award fördern wir wieder Projekte aus den Bereichen Soziales, Umweltschutz und Sport.

Bewerben Sie sich online bis zum 31.05.2018 unter [www.sparda-award.de](http://www.sparda-award.de)

Powered by

Hamburger Abendblatt

Sparda-Bank