

Verkehrskonzept

Vorschlag Steffen Langenberg

Durch Erstellung von Mobilitätskonzepten soll insbesondere der Individualverkehr sinnvoll entwickelt werden. Dabei sind die verschiedenen Anforderungen und Leistungsmöglichkeiten der Verkehrsträger sowie der Zielgruppen und auch der demografische Wandel zu berücksichtigen.

- Erstellung von Mobilitätskonzepten für die unterschiedlichen Zielgruppen und Bedürfnisse.

Ziel von Mobilitätskonzepten für Hamburg muss es sein, den PKW-Verkehr der Berufspendler zu verringern, besonders in der Innenstadt.

- Verringerung des Bedarfs an Mobilität durch entsprechende Stadtplanung;
- Ein Ansatz könnte sein, die Trennung von Wohnen und Arbeiten aufzuheben.
- Alle Verkehrsträger müssen behindertengerecht entwickelt werden, nicht nur für ältere Menschen. Alle Bahnstationen müssen Fahrstühle bzw. behindertengerechte Zugzüge haben. Alle Busse müssen mit der Zeit auf absenkbare Einstiege umgerüstet werden. Die Fahrer haben an jeder Haltestelle den Bus abzusenken.
- Die 2 cm hohe Kante bei der Absenkung der Kantsteine an Fußgängerüberwegen ist nicht mehr zeitgemäß, da durch Verlegung von Riffelsteinen eine ausreichende Markierung gegeben ist.
- Die Ausgabe von Behindertenausweisen muss großzügiger gehandhabt werden, zu viele Behindertenparkplätze bleiben ungenutzt.
- Die Ausweise aus anderen Gemeinden sind anzuerkennen, das Überschreiten einer Gemeindegrenze beseitigt ja nicht die Behinderung.
- Die Einführung von Straßen- oder Stadtbahnen ist abzulehnen, da die Unflexibilität durch die Schienengebundenheit zu groß ist, z. B. bei - in Hamburg leider häufigen - Unfällen. Hingegen könnten Oberleitungsbusse im Zentrum sinnvoll sein. Mit Zusatzbatterien könnten diese auch in die Randgebiete weiter fahren und bei der Rückfahrt nach Anschluss an die Oberleitung die Batterien wieder laden.
- Ausbau der Ladestationen für E-Kfz und E-Bikes;
- Prüfung neuer Verkehrsmittel wie Seilbahnen und Oberleitungsbusse;

Der ruhende Verkehr

- Es kann nicht Aufgabe der öffentlichen Hand sein, kostenlosen Abstellraum auf Straßen für Pkw der Anwohner auf Kosten der Steuerzahler bereitzustellen.
- Die Verpflichtung für die Bereitstellung von Stellplätzen ist daher wieder einzuführen
- Abstellplätze auf Straßen sind zu vermieten.
- Ein Teil der Stellplatzflächen auf Straßen ist für Fremde von Anwohnern frei zu halten.
- Dort, wo nachträglich keine Stellplätze mehr auf Grund der Bebauung geschaffen werden können, ist über andere Konzepte wie Quartiersgaragen mit ausreichend Platz für alle Anwohner nachzudenken.
- Es sollte grundsätzlich geprüft werden, ob das Anlegen von Tiefgaragen unter Plätzen, wenn diese saniert werden, möglich und sinnvoll ist
- Freigabe von Parkraum von Behörden und Schulen zu Zeiten, wo diese nicht benötigt werden
- Parkhäuser an Bahnstationen als P+R Parkplätze, besonders in den Randgebieten, sind notwendig, aber auch Parkhäuser in der Innenstadt werden gebraucht.
- Die Gebühren dafür wie auch insgesamt für die Parkraumbewirtschaftung müssen die Nachfrage berücksichtigen, aber auch die beabsichtigte Lenkungsfunktion.

- So hat sich eine Regelung mit freiem Parken ab dem späten Nachmittag vielfach bewährt. Besonders für die Nebenzentren wäre solche Lösung sinnvoll (auch in P+R Anlagen).
- Ausbau mehr gut an den ÖPNV angebundene P+R Parkplätzen am Rande der Stadt.
- Vereinfachung des Übergangs bei P+R über ein digitales Ticket.
- Kostenlose P+R Parkplätze, um auf Doppelstruktur beim Ticketkauf (Parkticket + HVV Ticket) verzichten zu können.
- Alternative: gestaffelte Preise (z.B. Parkgebühren nur in Innenstadtnähe und kostenlose Parkplätze in den Randbereichen)
- Entscheidungen zum Parkraum sind grundsätzlich bezirkliche Entscheidungen
- Ermöglichung von Apps zur intelligenten Parkplatzsuche und Möglichkeit für Privatpersonen, ihre eigenen Parkplätze per App anzubieten.
- Große Fahrzeuge („SUV“) auf speziellen Parkplätzen mit erhöhter Parkgebühr – Faktor 3

Straßenbau

- Straßen, zumindest die großen Magistralen, sind möglichst ampel- und kreuzungsfrei zu gestalten.
- Die Ausbremsung des Verkehrs hat sich als Irrweg herausgestellt, der nur zu mehr Luftbelastungen führt.
- Straßen und Schienen können im Gegensatz zu Fahrrad- und Fußwegen gut in Tunneln geführt werden, entweder durch Verlegung unter die Erde oder durch Überbauung.
- Eine Verbesserung des Verkehrsflusses und damit eine effizientere Nutzung der Straßen durch flächendeckende EDV-gestützte Ampelschaltungen und Verkehrslenkungen, auch mithilfe der Telematik.
- Durch Assistenz- bzw. autonome Fahrsysteme ließe sich eventuell - wenn wahrscheinlich auch nur in geringem Umfang - ein verbesserter Verkehrsfluss erreichen
- Viel versprechend könnte dabei die Möglichkeit sein, bei mehrspurigen Ausfallstraßen die Anzahl der Richtungsspuren dem jeweiligen Bedarf anzupassen.
- Notwendig ist eine flächendeckende Planung und Koordinierung von Baustellen für alle Verkehrsträger, auch über Landesgrenzen hinweg.
- Optimalere Gestaltung von großflächigen Verkehrsknoten und damit Freistellung von Flächen für andere Zwecke.

ÖPNV und Schienenverkehr

- Die Nutzung des gesamten ÖPNV muss attraktiver werden.
- Erhöhung des Sitzplatzangebots durch größere bzw. längere Transportmittel sowie Taktverdichtung dort, wo es notwendig ist.
- Vorhalten von Kapazitäten für Umsteiger von Rad und Pkw (Schlechtwetter, Winter).
- Es ist in zumindest in der Innenstadt eine Taktdichte anzustreben mit einer Zugfolge, die so hoch ist, dass eine Beachtung des Fahrplanes nicht mehr nötig ist.
- Bei Bahnen Nachrüstung der Technik für Taktdichten bis zu 90 Sekunden.
- Umstellung auf autonomes bzw. automatisches Fahren, so kann auch dem sich abzeichnenden Lockführermangel begegnet werden.
- Ausdehnung der Betriebszeiten bis zu den Endbahnhöfen rund um die Uhr
- Randgebiete sind durch einen Bahnanschluss an das Hamburger Netz zu erschließen.

- Revitalisierung von vorhandenen, aber nicht mehr genutzten Bahnstrecken wie Bergedorf - Geesthacht.
- Preise für die Nutzung des ÖPNV müssen niedriger sein als für die Nutzung des Pkws.
- Einfacheres und gerechteres Preissystem (z. B. Wabenmodell), besonders Kurz- und Einzelfahrten sind zu teuer.
- Vereinfachte Mitnahme von Fahrrädern (Zugang zu den Bahnsteigen, keine zeitliche Beschränkung, größere Kapazitäten)
- In den Randgebieten müssen attraktive Parkmöglichkeiten vorgehalten werden, da Busse die Fläche nur unvollkommen erschließen können.
- Um weiter entfernte Randgebiete attraktiv anzuschließen, bieten sich auch im ÖPNV-Bahnbereich schnelle Zugverbindungen an, die nicht überall halten.
- Die Busverkehre, insbesondere in den Randbereichen, sind auf die Bahnstationen auszurichten. Bei Anschlüssen mit selten fahrenden Transportmitteln ist ein gegenseitiges Warten notwendig.
- Hier könnten auch gut autonome Bussysteme eingesetzt werden.
- Als Ergänzung bieten sich Carsharing- und Car-to-go-Systeme an.
- Carsharing- und Car-to-go-Systeme bieten sich an für Einkaufsverkehre, insbesondere für die Rückfahrt vom Einkauf. Entsprechend ist Platz für solche Systeme vorzuhalten.
- Aufwertung der Bahnhöfe Altona und Harburg.
- Der Schienenbogen Harburg für den Güterverkehr
- Umbau des Hauptbahnhofs mit mehr Zugängen zu den Bahnsteigen.

Radverkehr

Der Radverkehr als wichtige Säule im Mix der Verkehrsträger muss unterstützt werden.

- Entsprechend den jeweils unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Radfahrerprofile sind die Verkehrsflächen zu gestalten.
- Quartiersbezogene Radverkehrskonzepte für die Attraktivierung des Radverkehrs auf kurzen Strecken.
- Um die Sicherheit zu erhöhen, ist Sichtkontakt zwischen Kfz-Fahrer und Radfahrer dringend notwendig und muss durch die bauliche Gestaltung gewährleistet sein.
- Besonders gefährlich ist das rechts Vorbeifahren an Kraftfahrzeugen, die abbiegen wollen, egal ob auf einem Radweg oder auf einem Radfahrstreifen. Dabei gibt es prinzipiell keinen Vorteil von Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen.
- Es sollte eine Überprüfung der Sicherheit bei vorhandenen Radwegen erfolgen, besonders der Möglichkeiten des Sichtkontaktes von Autofahrern zu Radfahrern.
- Da die Einführung für Assistenzsystem für Lkw zur Beseitigung des toten Winkels noch eine Weile dauern wird, sollten auch bauliche Vorrichtungen wie spezielle Spiegel ermöglicht werden.
- Weiße Haltelinien bzw. Markierungen könnten helfen.
- Verbesserung der Einsehbarkeit durch entsprechende Halteverbote auf den Straßen rechts und links der Einmündung
- Ein Rückbau vorhandener Radwege ist nur in Ausnahmefällen sinnvoll.
- Verkehrslenkende Einrichtungen wie Ampeln sollten nicht nur nach dem Bedarf der Kfz geschaltet werden, sondern dort, wo es notwendig ist, auch nach dem Bedarf der Radfahrer.

- Radwege sollten nicht nur von der Straße, sondern zusätzlich auch vom Fußweg abgesetzt sein.
- Die sichersten Radwege sind Radwege abseits von Straßen.
- Pflege und Unterhaltung vorhandener Radwege sind besonders wichtig und muss optimiert werden. Das gilt besonders auch für eine gute Schneeräumung im Winter.
- Die geplanten Velo-Routen sind zu überprüfen, ob sie die Kriterien für Velo-Routen erfüllen. Die Planungen sind entsprechend anzupassen.
- Um die Konfliktsituationen zwischen Fahrradfahrern und Fußgängern zu entschärfen, ist über eigene Verkehrszeichen und Regelungen für den Fahrradverkehr nachzudenken, gerade auch vor dem Hintergrund der immer mehr verbreiteten E-Bikes (damit sie nicht mit Verkehrszeichen für Kfz-Fahrer verwechselt werden).
- Überprüfung einer Langsamfahrerlaubnis von Radfahrern in Fußgängerzonen, wenn eine Umfahrung sehr umständlich wäre.
- Bessere Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen, Haltestellen, Geschäften, Fußgängerzonen, Behörden und Ämtern.
- Mitnahmemöglichkeiten in der Bahn verbessern
- Leihfahrradstationen sind ein attraktives Zusatzangebot, insbesondere in der Innenstadt, um von den Bahnhöfen und Busknoten zum eigentlichen Ziel zu gelangen.
- Ausbau der Leihfahrradstationen und von Fahrradstationen wie auch von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder;
- Vermehrt Nebenstraßen auf Eignung als Radstraßen / Velorouten prüfen.
- Zero Toleranz gegenüber Falschparkern auf Radwegen

Schiffsverkehr

Schiffsverkehre sind in zwei Bereichen als Ergänzung der vier Säulen besonders wichtig: im Hafen und auf der Alster.

- Über den Fähranleger Finkenwerder erreicht man aus Süderelbe ohne großen Umweg über Harburg und Hauptbahnhof die Gebiete Blankenese, Altona und die Innenstadt, besonders als Fahrradfahrer.
- An der Alster fehlt eine Ost-West-Verbindung aus den Bereichen Winterhude und Uhlenhorst nach Rothenbaum, besonders für Studenten mit Fahrrad.
- Umrüstung der Fährschiffe auf Strom oder LNG.

Wirtschaftsverkehr

- Wirtschaftsverkehre, besonders die Zustellverkehre, innerhalb Hamburgs auf E-Fahrzeuge umstellen;
- Prüfung von Drohnenverbindungen zum Transport von Blutkonserven und Gewebeproben zwischen den Krankenhäusern.
- Förderung von Zustellverkehren mit Fahrrädern.
- Ausbau der Schienenverkehre zu Umschlagplätzen wie Maschen, auch durch Doppelstockcontainer (Brücken sind daraufhin auszurichten).
- Planung einer neuen Köhlbrandbrücke, evtl. mit integriertem System für (autonome) Containertransporte.