

# Eckpunkte für eine klimafreundliche Verkehrspolitik in Post Corona-Zeiten

1. Durch das **unfreiwillige gesellschaftliche Großexperiment des Corona bedingten weitgehenden Shut-down des öffentlichen Lebens** machen viele von uns neben den massiven Einschränkungen, dem Einkommensverlust und der Unsicherheit ob der persönlichen Perspektiven, auch einige **positive, interessante Erfahrungen**:

- Das Leben in der Stadt ist lebenswerter geworden.
- **Weniger Verkehr in der Stadt und so gut wie kein Flugverkehr** (staygrounded lässt grüßen) **führen automatisch zu deutlich verbesserter Luftqualität**. Die Luftwerte an der Luftmessstation Max-Brauer Allee (Dieselfahrverbotszone) zeigen die besten Werte seit Beginn der Aufzeichnungen.
- Die **Busse stehen nicht mehr im Stau** und sind daher pünktlich.
- **Es sind so viele Radler unterwegs wie nie zuvor**.
- Es wird insgesamt weniger aggressiv gefahren.
- Das ganze Leben macht einen entschleunigten Eindruck, es sieht fast so aus, wie eine Stadt nach vollendeter Verkehrswende.
- Dankenswerter Weise wurden die Fahrpläne des ÖPNV nicht wesentlich ausgedünnt, obwohl die Passagierzahlen auf rund 20% gefallen sind.
- Und auf der politischen Ebene:
  - Die geheiligte „**Schwarze Null**“ **ist über Nacht Makulatur** geworden! Geld spielt keine Rolle mehr, wohingegen bisher viele Projekte wegen fehlender Mittel angeblich nicht umsetzbar waren.
  - Es werden über Nacht auf dem Verordnungsweg Restriktionen in Kraft gesetzt, wohingegen alle Verbotsforderungen der Klimaaktivisten völlig harmlos sind, aber als Untergang unseres „freiheitlichen“ Wirtschaftssystems angeprangert wurden.

2. In der Politik formieren sich die Kräfte, um die Forderungen für die Überwindung der Corona-Krise zu formulieren. Dabei gibt es starke Kräfte in CDU und SPD sowie im Arbeitgeberlager, die nach einer **Rückkehr zum alten „Wachstumsmodell“** rufen und aus der Krise nichts lernen wollen. Sie fordern vielmehr:

- Erleichterung beim Klima- und Umweltschutz, denn dieser gefährde das „Wachstum“
- Weniger Regulierung

- Aufweichung von Schutzbestimmungen für Arbeitnehmer
- Kaufanreize für neue Autos
- Förderung für Fluggesellschaften
- Einbremsen der Energiewende
- Und vom öffentlichen Verkehr ist gar nicht mehr die Rede. Sehr schnell werden aufgrund der eingebrochenen Fahrgastzahlen sicher Forderungen laut werden, geplante ÖPNV-Projekte zu verschieben bzw. aufzugeben.

3. Die zur Bekämpfung der Corona-Krise jetzt in großem Umfang bereitgestellten Finanzmittel im Gesamtumfang bis zu 500 Mrd. EUR werden schnell verbraucht sein und diese Form der Wirtschaftspolitik wird sich nicht unendlich lange fortsetzen lassen. Wir müssen damit rechnen, dass **nach Ende der Krise wieder eine verschärfte Sparpolitik** um sich greift und sich viele – auch sinnvolle – Verkehrsprojekte mangels Finanzmittel nicht mehr umsetzen lassen. Viele vollmundigen Ankündigungen neuer Verkehrsprojekte (U5, S4, S32, U4-Verlängerung nach Harburg, usw.) werden dann in die Kategorie „unerfüllte Wahlversprechen einzusortieren sein oder bis zum St. Nimmerleinstag verschoben.

**4. Prellbock fordert daher die Hamburger Politik auf die Erfahrungen der Corona-Krise als Chance für eine echte Verkehrswende zu nutzen und sich von unrealistischen Verkehrsprojekte zu verabschieden** und eine neue, umweltfreundliche Verkehrspolitik, die sich strikt an den Interessen der Fahrgäste und Bürger orientiert, sowie die begrenzten Finanzmittel im Auge hat, umzusetzen. Dabei genießen Projekte, die sich mit geringem finanziellen Aufwand und schnell umsetzen lassen (u.a. Abmarkierung von Radstreifen auf Straßen usw.) Vorrang vor Projekten mit einem längeren Planungsvorlauf und hohen Investitionskosten. Ferner geht auch aus Klimaschutzgründen (Thema „Graue Energie“) **Bestandssanierung vor Neubau.**

Dazu gehören:

- **Verzicht auf unfinanzierbare Großprojekte** mit langen Bauzeiten und geringem Fahrgastnutzen wie Schließung des Fern- und Regionalbahnhofs Altona und seinen Verlagerung nach Diebsteich, Bau der U5, Bau der S4 Ost in der gegenwärtigen Form,  
Bau der Autobahn A26 als Umgehung von Harburg, Erweiterung der A1 und A7 auf 8 Spuren, *(ggfs. weiter Projekte ergänzen)*
- **Einführung von Tempo 30** auf allen Straßen, auf denen keine Busse verkehren
- Beschleunigter Ausbau des Velo-Routennetzes
- Sanierung von 100km Bestandsradwegen pro Jahr
- **Abtrennung einer Fahrspur auf den großen Verkehrsachsen nur für den Radverkehr**
- Bau umfassender Radabstellanlagen an den Schnellbahnstationen nach holländischem Vorbild
- Ampelvorrangschaltung für Busse und Straßenbahn
- **Wiedereinführung der Straßenbahn**, statt teurer und nur sehr langsam zu realisierender U-Bahnprojekte
- Bau der Metrotram Altona als Vorlaufprojekt für eine S32 nach Lurup/Osdorf/Schenefeld
- Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Geesthacht Bergedorf durch eine Straßenbahn mit Verlängerung nach Mümmelmannsberg

- **Verlängerung der U4 über Elbe** im ersten Schritt bis Wilhelmsburg und dann bis Harburg.
- **Kapazitätserhöhung im Hauptbahnhof** durch den Bau zusätzlicher Treppenabgänge von der Steintor- sowie der Altmannbrücke.
- **Durchbindung der im Hauptbahnhof Kopf machenden Regionalzüge** u.a. Kiel – Bremen, Uelzen/Lüneburg– Itzehoe
- SPNV-Vorlaufbetrieb Neumünster – Harburg über die Güterumgehungsbahn

Diese Projektliste ist in Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsinitiativen noch abzuändern und zu ergänzen.

5. Um für die Bürger nach Ende der Corona-Krise einen verstärkten Anreiz zu schaffen, die Öffis wieder zu nutzen, ist **ab 1.9.2020 für das Stadtgebiet Hamburg das 365 EUR-, und für das gesamte HVV-Gebiet ein 500 EUR-Jahresticket, einzuführen**. Zur teilweisen Gegenfinanzierung ist innerhalb des Ring 3 eine **flächendeckende Parkraumbewirtschaftung** auf öffentlichen Straßen einzuführen. Dauerparker zahlen EUR 120,-/Jahr.

6. Das aus dem Faktencheck entstandene Dialogforum mit derzeit nur (Senatsverwaltung, Deutscher Bahn und VCD) muss für alle Mobilitätsinitiativen geöffnet werden. In einem zielgerichteten Dialog muss hier die klimafreundliche Verkehrspolitik für die Post-Corona-Zeit formuliert werden.

Hamburg, 8.4.2020

Michael Jung