

Paradigmenwechsel im Verkehrssektor – Chance für die Stadtentwicklung

Uns bleibt nur noch ein Zeitfenster von 10 Jahren, um dramatische Klimaveränderungen auf unserem Planeten zu verhindern! Der Verkehrssektor ist für fast 30 % am CO₂- Ausstoß in der Bundesrepublik verantwortlich. Hier muss schnellstens gehandelt werden – Der Dramatik der Klimakrise angemessene Mobilitätskonzepte müssen jetzt mutig und entschlossen umgesetzt werden!

Leitlinien:

- Nicht mehr die autogerechte Stadt als Leitbild, sondern die Menschen mit ihren Bedürfnissen nach einer gesunden Umwelt und sozialen Kontakten in den Mittelpunkt stellen. Das führt zu radikalen Veränderungen bisheriger Verkehrspolitik und bietet gleichzeitig attraktive Perspektiven für eine nachhaltige Stadtentwicklung.

Große Teile des Straßenraums mit seinen Parkplätzen den Menschen zurückgeben, um diese Flächen für mehr Begrünung, aber auch für soziales Miteinander zu nutzen! Das erhöht nicht nur den Erholungswert und die Attraktivität der Stadt, es hilft auch, der zunehmenden Aufheizung durch versiegelte Flächen entgegenzuwirken und trägt zu einer erheblichen Verbesserung der Luftqualität bei.

- Der Verkehrssektor muss durch Verkehrsvermeidungskonzepte und den Umstieg auf emissionsfreie Transportmittel bis 2040 klimaneutral werden!
Um dieses Ziel zu erreichen, muss u.a. der PKW-Verkehr halbiert werden(VCD-Studie).
E-Mobilität löst keinen Stau auf! Ein besser abgestimmter Busverkehr und einseitige Fahrradspuren reichen nicht!
Um der Klima- und Ressourcenkrise entschlossen entgegenzuwirken, ist ein Bündel von Maßnahmen erforderlich.
- Mitfahren muss einfach und fahrscheinfrei sein - Autofahren unattraktiver werden!
- Die Bahn muss Vorrang beim Transport von Gütern und Menschen bekommen!

Konkrete Maßnahmen-Vorschläge:

- Um eine möglichst passgenaue Lösung zu finden, muss vor Planungsbeginn eine aktuelle Bestandsaufnahme des Verkehrsflusses erfolgen - mit Befragung der Kfz-Benutzer bezüglich Start, Ziel, Zweck und Häufigkeit der Fahrt. Die acht Jahre alte Datenbasis für den damaligen Verkehrsentwicklungsplan Geesthachts muss aktualisiert und verfeinert werden.

Fahrscheinfreies Mitfahren:

Durch eine solidarische ÖPNV-Mobilitätsabgabe oder ein Bürgerticket für alle Personen über 18 Jahre von 1€ bis 1,50€/Tag , unabhängig davon, ob sie den ÖPNV nutzen oder nicht. Damit wird es möglich, ÖPNV und andere Mitfahrmöglichkeiten fahrscheinfrei anzubieten.

Autofahrer überlegen es sich dann zweimal, ob sie mit ihrem eigenen Auto fahren oder mit Öffis, für die sie bereits bezahlt haben.

Dieses Bürgerticket gilt auch für Hamburg und das Umland. Optimal wäre ein bundesweit gültiges Bürgerticket – zumindest aber ein landesweites.

Bis dahin sollte die Stadt Geesthacht kommunale Möglichkeiten für ein Bürgerticket ausschöpfen. Gäste sollten Tickets als „Gästeabgabe“ erwerben. Die Höhe dieser Abgabe ist gesondert zu ermitteln.

Natürlich sollte die Mobilitätsabgabe sozial gestaffelt werden. Für Schüler, Studenten und AZUBIs kostenlos. Für Hartz 4 Empfänger im Anspruch enthalten.

Reduzierung des Straßenverkehrs durch attraktive Schienenverbindungen:

ÖPNV auf der Schiene hat in der Bevölkerung eine deutlich höhere Akzeptanz als Busverkehr und benötigt deutlich weniger Energie im Betrieb. Bahnverkehr ist also- wo immer es möglich ist- dem Busverkehr vorzuziehen.

- Express-Bahn Geesthacht – Escheburg/Düneberg – Börnsen - HH-Hauptbahnhof ohne umzusteigen auf der bisherigen „Castor-Trasse“.

Diese Trasse bietet sich als attraktive Alternative zu den bisher favorisierten Umsteige-Varianten in Bergedorf/Nettelburg an, da diese Bahn ohne weitere Zwischenstopps bis zum Hauptbahnhof durchfahren würde. Eine weitere Haltestation zwischen Geesthacht und Escheburg, um Verkehre aus Niedersachsen aufzunehmen. Das würde zu einer Entlastung der A 25 und der B 5 führen. Endstation in Grünhof/Tesperhude, um dort den Pendler –und Ausflugsverkehr aufzunehmen.

- Straßenbahn Geesthacht Oberstadt (Hansastraße) - Mercatorstraße - Hohenhorn - Dassendorf - Aumühle (Übergang zur S-Bahn) als Alternative zum Busverkehr. Die Geesthachter hätten die Wahl zwischen zwei Bahn-Varianten. Hohenhorner und Dassendorfer eine attraktive Alternative zum eigenen PKW. Diese Bahn könnte bis nach Glinde weiterfahren und würde insbesondere den Berufsverkehr entlasten.

Diese Bahn-Strecke verbindet Geesthacht, Hohenhorn und Dassendorf mit der S-Bahn nach Hamburg, aber auch mit der Bahnstrecke Hamburg- Berlin.

Mit einem IC-Halt in Aumühle wären die Geesthachter und die Bürger der Umlandgemeinden nicht mehr darauf angewiesen, zum nächsten IC-Halt mit dem eigenen PKW oder einer zusätzlichen Busverbindung bis nach Büchen zu fahren.

Die Möglichkeit mit einer Straßenbahn bis an die Bahnstrecke Hamburg-Berlin zu gelangen und dort in einen IC nach Berlin oder nach Hamburg umzusteigen, erhöht die Attraktivität der Stadt Geesthacht und ihrer Umlandgemeinden auf ganz besondere Weise. Diese Straßenbahn könnte zum Symbol einer wegweisenden Mobilität für Geesthacht werden!

Eine Alternative zur schienengebundenen Bahn ist die sogenannte „schienerlose Straßenbahn“ mit Gummireifen und Elektroantrieb. Äußerlich kaum zu unterscheiden von anderen Straßenbahnen, bezieht diese Tram ihre Energie aus Elektrospeichern. Über Kontaktstreifen im Straßenbelag hält sie die Spur.

Diese „Bahn“ könnte als Übergangslösung eingesetzt werden, da sie schneller umzusetzen wäre und die Anschaffungskosten nur geringfügig höher als für einen E-Bus sind. Mit dieser Bahn wäre außerdem eine realistische Beurteilung des tatsächlichen Bedarfs für eine Straßenbahn möglich. Langfristig sind jedoch schienengebundene Systeme mit Oberleitungen vorzuziehen, da diese wegen des geringeren Reibungswiderstandes der Räder weniger Energie im Betrieb benötigen.

Reduzierung des Straßenverkehrs durch weitere Mitfahrmöglichkeiten:

- Ruf- oder Bürgerbusse dort, wo eine 30 Minuten Taktung unrentabel ist oder als Zubringer zu S-Bahn oder Straßenbahn- Haltestellen.
- Für eine Übergangszeit außerhalb der Innenstadt für Gäste Geesthachts Park & Ride - Flächen an den Zugangsstraßen - mit Ladestationen für E-Mobilität und mit Miet-Fahrrad-Stationen sowie Umsteigemöglichkeiten auf ÖPNV. Diese Parkflächen sind in den Einkaufszentren bereits vorhanden und werden nach unserem Konzept in Zukunft nicht mehr in diesem Umfang benötigt - neue Flächen müssten nicht versiegelt werden. Ziel ist es, durch ein verbessertes ÖPNV-Angebot für das Umland, ganz auf diese Flächen zu verzichten.
- Carsharing (emissionsfrei) und Fahrgemeinschaften, damit der eigene PKW entbehrlich wird. Dadurch reduziert sich die Anzahl der PKW, die durch ihre Herstellung und Entsorgung Energie und Ressourcen verbrauchen. Durch Fahrgemeinschaften wird der PKW-Anteil auf der Straße erheblich reduziert.
- Sammel-Taxen können ohne zusätzliche Kosten mit einem Bürgerticket benutzt werden, wenn kein ÖPNV- Angebot vorhanden ist.
- Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder im ÖPNV, verpflichtend für Busse und Bahnen.

Vernetzung der Transportanbieter:

Alle Mitfahrgelegenheiten sind aufeinander abzustimmen. In einem Pool sind ÖPNV, Rufbusse, private Anbieter, Fahrgemeinschaften und Sammeltaxis aufgelistet. „Ich gebe das Ziel ein und bekomme verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt, mein Ziel zu erreichen.“ Vorstellbar ist dafür eine App, in der auch jede(r) Fahrer(in) eines privaten PKW eingeben kann, welche Fahrtroute er/sie wann wählt. Maximale Wartezeit: 30 Minuten. Alle Mitfahr-Möglichkeiten sind mit dem Bürgerticket ohne Zusatzkosten zu nutzen.

Das Autofahren unattraktiver machen – ÖPNV und Rad fördern:

- Den autofreien Innenstadtbereich ausweiten.
- Verengung der Autospuren und drastische Verringerung von Parkraum, um das Autofahren mit dem eigenen PKW unattraktiver zu machen.

- Parkraumbewirtschaftung auch auf Parkplätzen der Supermärkte.
- Solange man beim Einkaufen problemlos und kostenlos einen Parkplatz für den eigenen PKW in unmittelbarer Nähe der Einkaufsmärkte finden kann, wird sich insbesondere am Binnenverkehrsaufkommen in Geesthacht wenig ändern. Mit dem Fahrrad/ Lastrad oder ÖPNV zum Einkaufen zu fahren und ein Lieferservice mit emissionsfreien Sammeltransporten, wären hier die besseren Alternativen.
- Bus-Vorrangspuren auf besonders verkehrsreichen Straßen und bevorzugte Ampelschaltung/Grüner Pfeil für emissionsfreien ÖPNV und Fahrräder/ Pedelecs.
- Eigene Fahrradspuren für beide Richtungen.
- Ausbau von Radschnellwegen.(Metropolregion Hamburg)
- Rad/Pedelec/ Lastrad- Verleih-und Service-Stationen.

Gütertransporte:

Um den Herausforderungen an einen klimaneutralen Gütertransport gerecht zu werden, benötigt Geesthacht- als Stadt an der Elbe - wieder einen Hafen mit Güter-Umschlagplatz und Lagerkapazitäten. Mit emissionsfreien Schiffen wäre der Transport von Gütern auf der Elbe eine sinnvolle Ergänzung zum Gütertransport auf der Schiene.

Der Hafen wird zum zentralen Güter-Umschlagplatz der Stadt und der Umlandgemeinden.

- Die Güter-Anlieferung erfolgt per Schiff und Bahn oder-wenn beides nicht möglich ist- mit emissionsfreien Sammeltransportern zum zentralen Güter-Umschlagplatz am Hafen.
- Emissionsfreie Fahrzeuge sorgen für die weitere Verteilung der Güter.
- Wo es sinnvoll und möglich ist, bekommen Gewerbegebiete eine Schienenanbindung. Für das Gewerbegebiet Mercatorstraße erscheint diese Lösung aufgrund des vorhandenen Höhenunterschiedes nur schwer realisierbar. Hier bietet sich emissionsfreier Güter-Verkehr mit kleineren LKW über den Fahrendorfer Weg zum Güter-Umschlagplatz am Hafen an.
- Da eine zweite Spur neben der bereits vorhandenen Schienentrasse wegen der vorhandenen eng angrenzenden Bebauung, schwierig umzusetzen ist, bekommt der Güterverkehr nach Hamburg eine eigene Trasse. Vom Hafen/Güter-Verteilungszentrum – parallel zur A 25 - Billwerder-Moorfleet, um hier in das vorhandene Güterverkehrsnetz einzubinden. Damit werden die Anwohner in Escheburg und Börnsen nur minimal mit den Lärm-Emissionen des Güterverkehrs belastet. Der Güterverkehr wird unabhängig vom ÖPNV und dessen Taktung.
- Der Transport schwerer Gegenständen sollte verstärkt durch Lieferservices als emissionsfreie Sammeltransporte angeboten werden.

Wie lassen sich diese vielfältigen und notwendigen Maßnahmen finanzieren?

- Durch Fördermittel von Land, Bund und EU , insbesondere, wenn es sich um ein Pilotprojekt handelt. Das gilt auch für Infrastrukturmaßnahmen wie den Ausbau des Schienennetzes und den Hafenneubau mit Güterumschlagplatz. Mögliche

Finanzierungslücken werden durch die Mobilitätsabgabe und durch Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung abgedeckt.

Die Gesamtinvestitionen zur Realisierung dieses Mobilitätskonzeptes, sind sicherlich volkswirtschaftlich besser investiertes Kapital zum Wohle kommender Generationen, als Investitionen in Straßenneubauten, durch die das Gesamtverkehrsaufkommen nicht verringert wird. Die Umsetzung der vorgeschlagen Maßnahmen würden Geesthacht zukunftsfähig und attraktiv machen und wäre eine starke Antwort auf die Herausforderungen der existenziellen Klimakrise.

Verfahren:

- Bei einem so gravierenden Paradigmen-Wechsel müssen die Bürger rechtzeitig in die konkrete Umsetzung vor Ort einbezogen werden und über mögliche Maßnahmen und Alternativen in ihrem Umfeld diskutieren! Hierfür ist vorab ein klares Ziel zu formulieren und für alle Bürgerinnen und Bürger ein deutliches und nachvollziehbares Konzept zu erarbeiten. Wir sind bereit, Sie dabei zu unterstützen! Die o.g. konkreten Maßnahmen sind hierzu als Anregungen und Diskussionsgrundlage zu verstehen!
- Die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen sollte jährlich überprüft werden, um gegebenenfalls nachzujustieren.
- Selbstverständlich darf es erst dann zu Erschwernissen des individuellen Autoverkehrs kommen, wenn vorher verlässliche Mitfahrmöglichkeiten geschaffen wurden!
- Die Region Geesthacht und ihr Umland sollten zur "Pilotregion" werden. Dazu muss beim Land vorab entsprechende Unterstützung bereits zum Zeitpunkt der Konzeptplanung beantragt werden. Mit Vertretern von Land (SH und HH)-Bund und EU ist – auf Basis des Konzeptentwurfs - die Kostenaufteilung zu klären.
- Die Stadt Geesthacht und die Umlandgemeinden sollten die Aufnahme der o.g. Infrastrukturmaßnahmen in den BVWP beantragen, um Fördermittel aus den Haushalten von Bund und EU erhalten zu können.
- Damit ein Kommunales-Bürgerticket erhoben werden kann, muss das Land dafür die gesetzlichen Rahmenbedingungen schaffen und die Kommunen ermächtigen, diese Abgabe zu erheben. Siehe auch: Wupperthal „Solidarisches Bürgerticket“
- Die Stadt Geesthacht und die Umlandgemeinden sollten sich für einen IC-Halt in Aumühle stark machen. Das Fahrgastpotenzial dürfte groß genug sein, um einen IC-Halt mehrmals am Tag zu rechtfertigen. Eventuell abwechselnd mit Bergedorf.

Beispielhafte Städte für eine gelungene Verkehrswende:

Templin, Kopenhagen, Tallin, Gent, Wien, Geesthacht?

Dietger Michaelis

BUND – Kreisgruppe Herzogtum Lauenburg