

## **Rede Senator Mario Mettbach** **Stadt ohne Auto?**

Meine sehr geehrten Damen und Herren,  
ich freue mich, Ihnen heute einige Gedanken zum Thema „Stadt ohne Auto – Fragezeichen“ vortragen zu dürfen.

Das Fragezeichen in der Überschrift ist mir sehr wichtig: Aus meiner Sicht ist eine Stadt ohne Autos Illusion. Allerdings regt die Fragestellung dazu an, über eine sinnvolle Symbiose mit dem Kraftfahrzeug nachzudenken.

### **Zu Beginn ein kleiner Exkurs in die Vergangenheit:**

Schon immer war der Mensch bestrebt – und er wurde mit fortschreitender Technik darin auch immer erfolgreicher – Transportmittel zu ersinnen, die gegenüber dem Zulußgehen und Tragen deutlich wirkungsvoller waren. Dies bezieht sich sowohl auf die Menge der beförderten Güter oder Personen als auch auf die Transportgeschwindigkeit.

Diese Erfindungen waren für die Entwicklung der modernen Gesellschaft entscheidend, denn viele Kontakte und Geschäfte wurden hierdurch überhaupt erst machbar und wirtschaftlich erfolgreich. Zudem wirkte dieser Fortschritt nicht nur für wenige, sondern für eine Vielzahl von Menschen.

Um bei den Landverkehrsmitteln zu bleiben, sind hier in der Entwicklungslinie zu nennen: Der kraftsparende und bei häufigem Wechsel auch zügige Transport per Sänfte (***Schmuntzeln***), der Ochsenkarren für größere Lasten und die Kutsche und das Pferdefuhrwerk für schnellen, bzw. Lasten-Transport.

Seit über hundert Jahren bestehen darüber hinaus Techniken, die den bislang genutzten tierischen oder menschlichen Kräfteinsatz durch Maschinenkraft ersetzen. Neben der Eisenbahn - die natürlich auf ihren Transportweg Schienenstrang festgelegt und somit eingeschränkt ist - existiert das Kraftfahrzeug, das Lasten und Personen überall dort wo Straßen oder Wege bestehen, freizügig und zu jedem gewünschten Zeitpunkt befördern kann.

Durch diese Erfindung und deren weitere Ausprägung sind das Entwicklungspotenzial und das Zusammenleben der Menschen zunehmend bestimmt worden. Der heutige Alltag wäre ohne dieses Transportmittel nicht vorstellbar.

Mit der selbstverständlichen Durchsetzung des täglichen Lebens durch das Kraftfahrzeug und die stetig steigende Zahl der Autos sind allerdings Engpässe und Beschränkungen sowie daraus folgend mehr oder minder rigide Denkansätze und Handlungsmaximen entstanden. Diese Folgerungen stellen ein weites Feld dar, das aus Sicht unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen mit den gegensätzlichsten Argumenten bestellt wird.

### **Nach diesem kleinen historischen Einstieg lassen Sie mich einige Worte sagen zum Zusammenhang von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung**

Die Kernstadtbereiche der Städte sind von der Fläche der Bebauung her in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts errichtet worden.

In der zweiten Hälfte des Jahrhunderts sind diese Bereiche um Parkbauten, nur vereinzelt jedoch um Straßenflächen erweitert worden.

In den äußeren Bereichen der Städte wurden zum Teil flächenhafte Siedlungsstrukturen entwickelt - entsprechend dem damaligen Leitbild der Funktionstrennung von Wohnen und Arbeiten zur Reduzierung von Immissionsbelastungen.

Außerhalb der Stadtgrenzen waren vor allem zwei unterschiedliche Entwicklungen zu verzeichnen: In einigen Verdichtungsräumen eine eher flächige Siedlungsausbreitung, in anderen Regionen eine Entwicklung anhand so genannter Achsenmodelle.

In diesen Fällen orientierte sich die Siedlungsentwicklung an den leistungsstarken ÖPNV- und Straßen-Magistralen.

Die Kraftfahrzeugbestände wuchsen dynamisch: Nimmt man als Maßzahl die Zahl der Pkw je 1000 Einwohner, so ist eine Entwicklung von 100 Pkw je 1000 Einwohner im Jahr 1960 auf heute circa 400 bis 500 Pkw je 1000 Einwohner zu verzeichnen (Hamburger Werte).

Die Steigerung der Verkehrsleistung im Stadtbereich lag von 1980 auf das Jahr 2000 im Mittel bei 30 %: In diesem Zeitraum stieg der Verkehr im Bereich der City um circa 10%, im Bereich der Landesgrenze und auf den Autobahnen lagen die Steigerungsraten bei circa 70%.

Nach diesen Vorbemerkungen möchte ich als Bau- und Verkehrssenator der Freien und Hansestadt Hamburg mit Ihnen diesen Verdichtungsraum näher betrachten.

Hamburg als Stadtstaat und Kernstadt der Region hat rund 1,7 Millionen Einwohner, knapp 4 Millionen Menschen leben in der Metropolregion insgesamt. Hamburg ist eine europäische Wirtschaftsmetropole. Der europäische Binnenmarkt, die deutsche Einheit und die Öffnung der Grenzen nach Osten haben dazu geführt, dass sich Verkehrsverflechtungen ausgeweitet und dass

Personen-, Waren- und Güterströme sich verstärkt haben. Diese Entwicklungen bedeuten mehr Verkehr und sichern viele Arbeitsplätze im Bereich Dienstleistung und Logistik.

Für eine sachgerechte Standortpolitik im Verkehrsbereich ist daher zum einen sicherzustellen, dass Hamburg auch künftig für den überregionalen Verkehr erreichbar bleibt, zum anderen dass die Verkehre in Hamburg trotz begrenzter Ressourcen im Bereich der Verkehrsflächen abwickelbar bleiben und dass die City mit dem Pkw angefahren werden kann.

Bei der Lösung der ersten Teilaufgabe – des überregionalen Verkehrs – sind wir auf Bundeshilfe angewiesen. Im derzeit geltenden und hoffentlich auch im künftigen Bundesverkehrswegeplan sind deutliche Verbesserungen für zulaufende Verkehre im Straßen-, Schienen- und Wasserstraßensektor vorgesehen. Bei der Lösung der innerstädtischen Verkehrsaufgaben ist Hamburg weitgehend auf sich selbst gestellt sowie auf die Zusammenarbeit mit den

Nachbarländern angewiesen. Hierauf möchte ich im folgenden konkreter eingehen.

Im Wissen um die Zusammenhänge zwischen Siedlungsstruktur und Verkehr ist Hamburg gemeinsam mit den Nachbarländern seit vielen Jahren bestrebt, möglichst verkehrssparende Siedlungsformen zu entwickeln: Eine grundsätzliche Verabredung besteht zur Siedlungsentwicklung nach einem Achsenkonzept entlang der leistungsfähigen Schienen- und Straßenkorridore.

Speziell in Schleswig-Holstein ist dies in sehr klarer Anwendung festzustellen. Hierdurch wird auch die Möglichkeit gegeben, attraktive und gleichzeitig bezahlbare Angebote im ÖPNV zu betreiben. In den Spitzenzeiten und zum Teil auch darüber hinaus sind dadurch Fahrten in die City deutlich schneller mit dem ÖPNV als mit dem privaten Pkw.

Als Verdichtungsraum ist Hamburg auf die Symbiose von Auto und ÖPNV angewiesen. Im ländlichen Bereich ist der ÖPNV Daseinsvorsorge für diejenigen, die nicht über ein Auto verfügen können. In der Stadt ist er zwingende Notwendigkeit, da die Summe der Mobilitätsansprüche dort mit dem Pkw allein nicht erfüllbar ist.

Oder anders gesprochen: Damit die Stadt mit dem Auto befahrbar und auch im Kernbereich mit dem Auto erreichbar ist, muss ein Teil der Transportaufgaben dem Kraftfahrzeug abgenommen werden.

Je tiefer man in die dichter besiedelten Bereiche der Stadt gelangt, umso geringer wird auch die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche im Verhältnis zu den Mobilitätsbedarfen. Entsprechend muss der Anteil des Autoverkehrs am Gesamtverkehr sinken, damit auf der Straße noch verträglich gefahren werden kann.

Dies ist zu erreichen durch einen guten ÖPNV und angemessene Preise zusätzlich zu einem ausreichend dimensionierten Parkangebot. Unnützer Parksuchverkehr wird in der Hamburger City darüber hinaus durch ein dynamisches Leitsystem vermieden, zur Entlastung dient weiterhin ein breit gefächertes P+R-System, das den Autofahrer auf Schnellbahnen mit hohen Reisegeschwindigkeiten und dichter Zugfolge im 5-Minuten-Takt in die City bringt.

Für einen Berufspendler muss daher die Autobenutzung nicht zwingend notwendig sein. Hierzu eine Zahl: Zu den ca. 900.000 Arbeitsplätzen in Hamburg fahren täglich nahezu 300.000 Berufspendler aus dem Umland.

Hier den Pkw-Anteil noch weiter zu vermindern ist nicht nur sinnvoll, sondern lebensnotwendig für die Stadt. Die Hamburger selbst können in der Regel ohne Pkw-Nutzung gut ihren Arbeitsplatz erreichen.

Jede vermiedene Pkw-Fahrt im Berufspendlerverkehr eröffnet auf der Straße Freiräume für den Wirtschaftsverkehr, speziell für den Güterverkehr, den die Stadt für ihr Funktionieren braucht. Zudem bestehen im Logistiksektor nahezu 10 % aller Arbeitsplätze.

Um das knappe Gut der vorhandenen Verkehrswege optimal zu nutzen, sind neben den gerade beschriebenen eine Reihe weiterer Maßnahmen erforderlich:

- Ein Baustellen-Management und Koordinierungssystem muss dafür Sorge tragen, dass Baustellen im Netz der Hauptverkehrsstraßen nach verkehrsstrategischen Gesichtspunkten genehmigt werden. Zudem ist auf möglichst kurze Bauzeiten hinzuwirken.
- Erleichterungen im Verkehrsfluss schaffen mehr Kapazitäten. Maßnahmen hierzu sind beispielsweise die Anwendung des Grünen Pfeils und das Unterbinden von Parken in der zweiten Reihe.
- Durch den Einsatz von Verkehrstelematik wird das Verkehrssystem als ganzes optimiert und in der Leistung gesteigert. Hierzu zählen intelligente Ampelsteuerungen sowie Informations- und Leitsysteme.

All diese Vorhaben hat sich der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg auf die Fahnen – bzw. in den Koalitionsvertrag – geschrieben und meine Behörde ist intensiv mit der Umsetzung und Optimierung befasst, um durch intelligente Lösungen Kapazitäten zu schaffen und den Verkehr flüssig zu halten.

Einen weiteren Hinweis möchte ich noch zum Güterverkehr geben:

Im Speditionsbereich laufen verstärkt Bestrebungen zur Ladungsoptimierung und damit Reduzierung der Fahrtzahlen durch ein gezieltes Flottenmanagement. Aus dem Hamburger Hafen, welcher der größte Importhafen Deutschlands ist, laufen circa 70 % aller Container über 150 Kilometer Transportentfernung per Schiene und halten damit die Straßen von erheblicher Belastung frei.

Zum Ende meiner Ausführungen möchte ich noch einen Gedanken zum Zusammenleben von Menschen und Autos aufgreifen:

Die Zeiten, in denen das Auto durch hohe Abgas- und Lärmemissionen bei hoher Verkehrsdichte eine eindeutige Belästigung und Belastung der Menschen darstellte, sind weitgehend überwunden.

Das Auto ist mit seinem Emissionsverhalten auf dem Wege, stadtverträglich zu werden. Nicht dies ist also das Problem, sondern dass die Autos sich häufig letztlich selbst durch hohe Verkehrsdichte eine sinnvolle Nutzung versperren.

Das gilt es nachhaltig zu verhindern, denn ohne den sinnvollen Einsatz des Kraftfahrzeuges ist eine Stadt in unserer heutigen Gesellschaft nicht zu betreiben. Insofern ist die Frage „Stadt ohne Auto?“ klar zu verneinen.

Ich möchte als Fazit meiner Ausführungen in wenigen Leitsätzen Lösungsansätze für das Zusammenleben von Autos und Menschen formulieren:

- Wir brauchen verkehrssparende Siedlungsformen.
- Auto fahren muss prinzipiell immer ausreichend möglich sein, dies ist aber nicht immer für alle Mobilitätswünsche zu erfüllen.
- Je näher wir in die hochverdichteten Bereiche der Stadt kommen, desto geringer muss der Anteil des Autoverkehrs sein.
- Der Wirtschaftsverkehr hat Vorrang vor dem Berufspendlerverkehr.
- Das System Straße muss durch intelligenten Betrieb optimiert werden.
- Das System Auto muss durch intelligente Nutzung optimiert werden.
- Die Erreichbarkeit auch der City-Bereiche durch das Auto muss sichergestellt sein.

Und - meine Damen und Herren - über diese Ansätze besteht letztlich sogar gesellschaftlicher Konsens – bei allen Facetten politischer Betrachtung.

Damit diese guten Vorsätze in Erfüllung gehen, bedarf es aber des Handelns aller und eines dauerhaft langen Atems.

Ich wünsche uns allen, dass wir weiterhin diesen Zielen näher kommen, denn über eines sind wir uns einig: Die Automobilindustrie will Autos verkaufen und wir alle wollen damit fahren.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!