

Hamburgs Verkehr zivilisieren und das Klima schützen

City-Maut einführen, Umweltzone schaffen

Hamburg muss auch im Sektor Verkehr ehrgeizige Klimaschutzziele setzen. 25% des CO₂-Ausstoßes resultieren aus dem Verkehr in der Stadt. Der Verkehrssektor muss seinen wirksamen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Zur Erreichung mess- und fühlbarer Fortschritte sowohl im Hinblick auf eine CO₂-Verringerung, als auch zur Reduktion der Feinstaub- und Stickoxydbelastungen müssen sowohl Anreize gegeben, als auch Druck ausgeübt werden.

Zu den Anreizsystemen gehören die aktive Förderung des Zu-Fuß-Gehens, des Fahrradfahrens und die Attraktivitätssteigerung der Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs. Eine neue attraktive Chance eröffnet die Umgestaltung von Straßen und Plätzen nach dem Prinzip des „Shared Space“. Alle diese Anreize sind notwendig, um den HamburgerInnen die Möglichkeit zu geben, sich umweltfreundlicher zu verhalten.

Die Erfahrung zeigt aber, dass eine reine Angebotspolitik nicht ausreichend ist, die Verkehrsmittelwahl entscheidend zu verändern oder die Verkehrsbelastung spürbar zu senken und die Umwelt zu schonen. Dafür wollen wir alle Mittel, die uns zur Verfügung stehen, konsequent nutzen. Denn Hamburg kann sich nicht den Luxus leisten, auch nur eines dieser Werkzeuge nicht zu nutzen:

Wir haben sofort die Möglichkeit, mit einer Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zivilisierend und dämpfend auf den Kfz-Verkehr einzuwirken. Wir wollen die Zahl neuer Stellplätze in allen dicht besiedelten, zentralen Quartieren deutlich begrenzen, damit nicht weiter durch Stellplatzangebote Anreize zur Nutzung des Autos erst geschaffen werden. Wir wollen Parkgebühren konsequent erheben und dieses Geld zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität verwenden: Der Rechnungshof taxiert den Umfang der nicht erhobenen Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung auf ca. 35 Millionen Euro jährlich. Eine Ausweitung des Anwohnerparkens dient den AnwohnerInnen und dem Wirtschaftsverkehr in allen dicht bebauten Innenstadtrandgebieten gleichermaßen, wie z.B. die Erfolge aus Berlin und München beweisen. Den heute vom Autoverkehr dominierten Straßenraum wollen wir zu Gunsten des umweltfreundlichen Rad- und Fußverkehrs neu aufteilen.

City-Maut und Umweltzone

Neben den oben genannten Maßnahmen werden gegenwärtig in Deutschland vor allem zwei Modelle diskutiert: die Einrichtung von Umweltzonen und die City-Maut. Beide Konzepte haben unterschiedliche Wirkungsansätze: Während mit Umweltzonen vor allem eine Verringerung gesundheitsgefährdender Emissionen, wie Feinstäuben und Stickoxiden aus dem motorisierten Straßenverkehr verfolgt wird, zielt die City-Maut stärker auf die Verringerung der Verkehrsmengen insgesamt.

Umweltzonen zielen auf die Verringerung der aus Luftschadstoffen resultierenden Gesundheitsgefährdungen für AnwohnerInnen. Fahrzeuge, die bestimmte Abgasnormen (z. B. Euro 2 oder Euro 3) nicht erfüllen, dürfen dann nicht mehr in der Umweltzone fahren. Um die Fahrzeuge einfach zu klassifizieren werden farblich unterschiedliche Plaketten an Fahrzeughalter verkauft.

Die Umweltzone ist schon heute durchsetzbar: In München, Berlin, Stuttgart und anderen deutschen Großstädten werden Umweltzonen bereits eingeführt. Für das Ruhrgebiet wird eine sehr großflächige Umweltzone vorbereitet. Köln bereitet aktuell eine Umweltzone vor, um den Bestimmungen der ab 2010 geltenden EU-Richtlinie zu Stickoxyden genügen zu können. Die Einführung einer Umweltzone ist nach Ansicht des BUND in Bezug auf die Stickoxyd-Belastungen auch für Hamburg erforderlich.

Praktische Erfahrungen mit Umweltzonen insbesondere über die Wirksamkeit liegen in Deutschland bisher noch nicht vor. Die bisherigen Erfahrungen bei der Vorbereitung von Umweltzonen (z.B. in München und Berlin) deuten darauf hin, dass die Wirksamkeit einer Umweltzone davon abhängig ist, dass Ausnahmeregelungen nur in geringem Umfang erfolgen. Insgesamt entstehen den Städten bei Umweltzonen Kosten für Überwachung und Verwaltung.

Ziel der **City-Maut** ist es, die Verkehrsmenge zu reduzieren. Autofahrer müssen bezahlen, wenn sie innerhalb von Städten in City-Mautzonen fahren wollen. Die Preise können (wie z.B. in Stockholm) nach Tageszeiten variiert werden. Oder es können auch für Fahrzeuge unterschiedlicher Schadstoffklassen unterschiedlich hohe Preise erhoben werden.

In London und Stockholm wurde die City-Maut als Mittel zum Abbau von Staus eingeführt. Innerhalb der Mautzone konnte in London eine Reduktion der Verkehrsmenge um ca. 17% erreicht werden. Allerdings hat dies zu einer erheblichen Verkehrsverlagerung auf die Inner Ring Road geführt. Die Reduktion der Verkehrsmenge beschränkte sich 2003 in der Summe auf 1-2%. Wesentlich erfolgreicher war die Einführung der Maut in Stockholm, wo eine Reduktion der Verkehrsmengen innerhalb der wesentlich größeren Mautzone um ca. 25% erreicht werden konnte, ohne dass nennenswerte Verlagerungen innerhalb des Straßennetzes durch Umfahrungen der Mautzone registriert wurden. Deshalb muss auch in Hamburg eine Mautzone in Bezug auf das gesamte Stadtgebiet so groß gefasst werden, dass reine Umfahrungen unterbleiben. Die Mautzone könnte z.B. durch die Elbe im Süden, die A7 im Westen und die Güterumgehungsbahn im Norden und Osten begrenzt werden.

Eine City-Maut kann sich durch die Erhebung der Gebühren selbst tragen und sogar Netto-Einnahmen generieren. Diese sollen ausschließlich dazu verwendet werden, eine umweltgerechtere Mobilität zu befördern und sind daher vor allem zur Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden, z.B. um Taktverdichtungen zu ermöglichen, die Stadtbahn einzuführen und/oder die Tarife des HVV zu senken.

Wie Stockholm bewiesen hat, kann eine Maut schon erhebliche positive Wirkungen erreichen, wenn die Gebühren moderat angesetzt werden: Sie beträgt in Stockholm ca. 1 Euro, in den Hauptverkehrszeiten etwas mehr als 2 Euro. Dies entspricht in Stockholm, wie in Hamburg den Preisen für einfache Fahrten mit Bus und Bahn. Ein Tagesticket für die Mautzone entspricht mit etwas mehr als 6 Euro dem Preis einer Tageskarte für den ÖPNV. Hier wird also die Mobilitätsalternative mit der Gebührenhöhe unmittelbar gekoppelt, was die Akzeptanz der Mauterhebung erhöht.

Die Erhebung der City-Maut soll eine Differenzierung nach der Länge der in der Mautzone zurückgelegten Strecke sowie des CO₂-Ausstoßes, der Abgasreinigung und des Gewichts der Fahrzeuge leisten und so auch dazu beitragen, dass motorisierten Verkehrsteilnehmer wirksame Anreize zum Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge sowie zum effektiveren Einsatz ihrer Fahrzeuge bekommen.

Alle Daten, die zur Mauterhebung gesammelt werden, können auch zu Fahndungszwecken genutzt werden, wenn dies rechtlich ermöglicht wird. Der Vorstoß von Innenminister Schäuble zeigt aktuelle Versuche, diese Möglichkeiten zu nutzen. Mit den Bildern, die die Überwachungskameras liefern, können Bewegungsbilder von Fahrzeugen erstellt werden. Wir brauchen daher datenschutzrechtlich einwandfreie Systeme zur Maut-Erhebung, die die informationelle Selbstbestimmung sicher stellen. Dies ist nach Aussage des Datenschutzbeauftragten des Bundes auch möglich und wird in dieser Qualität von uns gefordert.

Umweltzone und City-Maut schließen sich nicht gegenseitig aus, sondern können sich gegenseitig ergänzen, um verkehrspolitische Zielsetzungen besser zu erreichen. London bereitet z.B. derzeit neben der Ausweitung seiner City-Maut auch die Einführung einer Umweltzone für Lkw, Taxen und Busse vor. Diese sollen bald nur noch fahren dürfen, wenn sie die Norm Euro 3 erfüllen. Relativ zeitnah soll auf die aktuell für Neufahrzeuge geltende Euro 4-Norm übergegangen werden. Wenn die Mauterhebung noch ökologisch wichtige Faktoren wie Schadstoff-

fauststoß (inkl. CO₂), Gewicht der Fahrzeuge (siehe Lkw und „Geländewagen“) sowie Wegelängen berücksichtigt, kann sie eine Umweltzone komplett ersetzen. Hierfür ist aber der technische und organisatorische Aufwand bei der Abrechnung höher: Hier müssen neue technische Lösungen gefunden werden.

Gegenwärtig sind Umweltzonen noch rechtlich unproblematischer einzuführen. Demgegenüber ist die Einführung einer City-Maut aufgrund der Vorgaben des Bundesrechts noch nicht möglich. Diese Situation ist nicht ungewöhnlich: Viele Änderungen des Verkehrsrechts sind erst zustande gekommen, weil einzelne Städte Bedarf angemeldet haben (Beispiel: Anwohnerparken) und damit die politische Vorreiterrolle übernommen haben. Deswegen muss Hamburg sich dafür einsetzen, dass umgehend die rechtlichen Möglichkeiten für eine City-Maut geschaffen werden. Parallel dazu muss die Einführung einer City-Maut in Hamburg vorbereitet werden. Es ist die politische Aufgabe der GAL, die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass die in anderen europäischen Großstädten bereits erfolgreich eingeführte City-Maut auch in Deutschland möglich wird und damit auch in Hamburg eingesetzt werden kann.

Beschluss des Landesausschusses von Bündnis 90 / Die Grünen / GAL Hamburg am 4. September 2007

Die Grünen werden energisch alle Maßnahmen ergreifen, mit denen das mittelfristige Klimaschutzziel einer CO₂-Reduktion von 40 Prozent bis 2020 auch durch CO₂-Verringerungen im Straßenverkehr auf hamburgischem Stadtgebiet erreicht wird und die zu einer Verringerung aller Belastungen, also explizit auch der Feinstaub- und Stickoxyd-Belastungen aus dem motorisierten Straßenverkehr führen.

Dafür wollen die Grünen im dicht besiedelten Kernbereich der Stadt eine **City-Maut** einführen, die folgende Kriterien erfüllt:

- Das Gebiet, in dem eine City-Maut erhoben werden soll, muss so zugeschnitten sein, dass eine spürbare Reduktion der Kfz-Verkehrsmengen und deutliche Reduktionen der umweltschädlichen Emissionen für die gesamte Stadt erreicht werden können und Ausweichverkehren im Hamburger Stadtgebiet vermieden werden.
- In den dicht besiedelten und daher besonders schützenswerten Stadtteilen soll eine deutliche Reduktion des Auto-Verkehrs erreicht werden.
- Die Erhebung der City-Maut soll eine Differenzierung nach Tageszeiten leisten, um den Verkehrsfluss aller VerkehrsteilnehmerInnen zu verbessern.
- Es ist ein System zu bestimmen, dessen Kosten bei Erhebung einer Maut, die sich für schadstoffarme Fahrzeuge an der Größenordnung der Fahrpreise im ÖPNV orientiert, echte Netto-Einnahmen generieren kann.
- Erzielte Einnahmen sind für Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV zu verwenden. Hierfür bietet sich insbesondere eine deutliche Ausweitung der Angebote (z.B. erhöhte Taktdichte, Einführung der Stadtbahn) oder für eine spürbare Senkung der Tarife an.
- Mit einer Mauterhebung verbundene Datenerhebungen und -nutzungen sind im Sinne eines umfassenden Datenschutzes zu gestalten.
- Die sozialen Belange einer City-Maut sind besonders für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und unmittelbar betroffene AnwohnerInnen zu berücksichtigen.

Die Hamburger Grünen setzen sich dafür ein, dass alle notwendigen rechtlichen, planerischen und organisatorischen Voraussetzungen für die Einführung einer City-Maut in Hamburg überprüft und ggf. geschaffen werden.

Für den Kernbereich der Stadt und den Hafen soll eine **Umweltzone** eingeführt werden. Über deren Ausgestaltung soll unter Berücksichtigung der demnächst vorliegenden praktischen Erfahrungen über die Wirksamkeit von Umweltzonen in anderen deutschen Großstädten und den Planungsfortschritt in London entschieden werden. Umweltzone und City-Maut können sich ergänzen.

Wir wollen, dass alle kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen zur Reduktion der Belastungen aus dem Kfz-Verkehr ergriffen werden. Dazu gehören z.B. eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, eine intensivierete Parkraumbewirtschaftung, eine Verringerung der Stellplätze und die Ausweitung von Anwohnerparkzonen.