

Antrag

**der Abgeordneten Richard Seelmaecker, Dr. Anke Frieling, David Erkalp,
Dennis Gladiator, Eckard Graage (CDU) und Fraktion**

zu Drs. 22/6116

Betr.: Neue Verkehrsplanung für die Kieler Straße – Hauptstraßen in Hamburg sichern, Hamburger vor Lärm und Emissionen schützen, Wirtschaftsverkehr sichern und Busbeschleunigung nicht ausbremsen

Hamburg hat ein Stauproblem. Einzig im rot-rot-grün regierten Berlin ist die Lage nach dem „TomTom Traffic Index“ in 2021 noch katastrophaler (siehe https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/germany-country-traffic/). Der rot-grünen Regierung ist es gelungen, dass im vergangenen Jahr selbst internationale Metropolen wie zum Beispiel Los Angeles, Peking und selbst New York weniger Staus aufwiesen als Hamburg. Der rot-grüne Senat in Hamburg hat in den letzten Jahren verschlafen, Lösungen unter Berücksichtigung der stetig steigenden Zulassungszahlen für Kraftfahrzeuge (siehe Drs. 22/5180 und 22/5914) zu entwickeln. Verminderung von Staugefährdung und Parksuchverkehr sind keine Ziele dieses Senats. Stattdessen wird eine Politik der Verdrängung betrieben. Allein am 29.10.2021 um 8.30 Uhr litten die Hamburger unter 90 Staus mit einer Gesamtlänge von 48,4 Kilometern, was einem Staulevel von 41 Prozent entspricht (https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/hamburg-traffic/). Die dadurch verlorene Lebens- und Arbeitszeit der im Stau stehenden Fahrzeugführer betrug auch im Pandemiejahr 2020 105 Stunden, was vier kompletten Tagen und weiteren neun Stunden entspricht.

Aus den Staus resultieren erhöhte Emissionen, die zu Umweltbelastungen führen, die es zu vermeiden gilt. Statt pragmatische Lösungen für alle Verkehrsteilnehmer zu suchen, versucht der Senat in Hamburg seit geraumer Zeit, die Hamburger durch Einzelzwangsmaßnahmen umzuerziehen. Die SPD hat ihre vormalige Rolle als Korrektiv inzwischen aufgegeben. Die GRÜNEN können in der Verkehrsbehörde nach Belieben schalten und walten, wie sie wollen.

Der Weg des Gängelns, Verbotens und das moralische Erheben über andere Verkehrsteilnehmer ist falsch und wird von der CDU-Bürgerschaftsfraktion abgelehnt.

Objektiv belegt ist unter anderem (vergleiche auch „Hamburger Abendblatt“ vom 26.10, Seite 7), dass Verkehrsbewegungen in Hamburg zwar pandemiebedingt um 7 Prozent abgenommen haben (2021 zu 2019), diese jedoch im Bereich des ÖPNV im Vergleichszeitraum um ungefähr 25 Prozent eingebrochen sind. In Zusammenhang mit der immer weiter steigenden Anzahl der Kraftfahrzeuge heißt das: Die Hamburger setzen weiterhin lieber auf das individuelle Kraftfahrzeug als den oft verspäteten und immer teurer werdenden ÖPNV. Daran ändert auch die Anti-Autofahrerpolitik von Verkehrssenator Tjarks nichts. Die Hamburger Verkehrspolitik muss diese Realität endlich widerspiegeln und pragmatischer werden. Nicht grüne Ideologie, sondern praktische Lösungen sind gefordert.

Die Kieler Straße (von der Bundesautobahn-Anschlussstelle Stellingen bis zum Eidelstedter Platz) droht hier zum nächsten Fiasko des Senats zu werden. Die Argumentation ist, wie üblich, von Ideologie durchzogen und widerspricht der Realität Zehntausender Pendler, die die Ausfallstraße täglich mit dem eigenen Automobil befahren

(müssen) und auch in Zukunft nutzen werden. Fahrspuren sollen weggenommen werden, um Pendler- und Ausweichverkehre um mindestens 20 Prozent zu senken. Nicht nur ist diese Zahl aus der Luft gegriffen, sondern es bleibt unklar, welche weiteren Maßnahmen ergriffen werden müssten, um die Zielgröße zu erreichen. Statt den Verkehrsfluss auf der Hauptverkehrsstraße sicherzustellen und damit ein Ausweichen in die Wohngebiete zu verhindern, fordern die Antragsteller „... darüber hinausgehende Maßnahmen ...“ zur nachhaltigen Reduktion des Verkehrs. Hier soll ein Freifahrtsschein für Maßnahmen jeglicher Natur ausgestellt werden, bis eine scheinbar variable Zielgröße erreicht ist. Dabei ist schon jetzt klar, dass selbst bei einer Reduzierung um 20 Prozent noch immer mehrere Zehntausend Autos die Straße täglich nutzen werden. Wie das auf einer Spur pro Fahrtrichtung reibungslos funktionieren soll, bleibt das Geheimnis der Antragsteller, ebenso, wie in Notfällen schnell eine Rettungsgasse gebildet werden kann.

Weiterhin bleibt unklar, wie viele Radfahrer die Straße überhaupt nutzen werden. Die Nähe zur Veloroute 2 lässt erahnen, dass der geplante Umbau keine substantielle Zahl an neuen Fahrradfahrern anziehen wird, sondern einzig eine weitere und unnötige Gängelung von Hamburgers Autofahrern darstellt. Somit wird die Kieler Straße zum nächsten Experiment des Verkehrssenators, das schon heute zum Scheitern verurteilt ist und mit dem erneut Hamburgs Steuergelder vergeudet werden. Dringend nötig wäre ein Generalverkehrsplan, der gesamtstädtisch und datenorientiert sicherstellt, dass die Hamburger endlich weniger Zeit durch Staus und andere Obstruktionen verlieren.

Festzuhalten bleibt: Die CDU-Bürgerschaftsfraktion unterstützt sinnvolle und an Gegenwart und Realität orientierte Maßnahmen, die einen möglichst flüssigen Verkehr auf Hamburgs Hauptstraßen ermöglichen und die ökonomisch sinnvoll sind. Das bedeutet nicht, sich der Zukunft zu verweigern, sondern fordert eine evidenzbasierte Erstellung realistischer Szenarien und daraus erwachsende pluralistische und supplementäre Maßnahmen, die das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer ermöglichen. Vorstellbar wäre beispielsweise ein an Stoßzeiten orientiertes Fahrbahnregime bestehend aus drei Fahrspuren und einer breiten Fahrradspur in beide Richtungen.

Die Bürgerschaft möge daher in Ergänzung zu der Drs. 22/6116 beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. ein Gutachten zu erstellen, das konkrete Szenarien der Verkehrsentwicklung im Prüfbereich darstellt und analysiert;
2. das Gutachten in einen offenen Entscheidungsfindungsprozess miteinzubeziehen und
3. ein leistungsfähiges und an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer ausgerichtetes Hauptstraßenverkehrsnetz sicherzustellen.