

Verkehrsentwicklungsplan der Hansestadt Lübeck

4.2.5 Szenario E: Klima

Zugrundliegende Denkfiguren

Die Hansestadt Lübeck ist 1991 dem „Klima-Bündnis der Europäischen Städte“ beigetreten und hat 1995 die „Heidelberg-Erklärung“ unterschrieben mit dem Ziel, die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2005 gegenüber 1987 um mindestens 20 % zu senken. Lübeck hat eine lokale „Agenda 21“ beschlossen.

Für die Stadt Lübeck gelten, auch wenn dafür keine verbindlichen quantifizierten Ziele vorgegeben sind, hohe Ansprüche hinsichtlich der (Wohn-)Umfeldqualität und der Verträglichkeit aller Nutzungen im Straßenraum.

Die Szenario-Konzeption kann und darf sich nach dieser Denkfigur nicht nur an dem orientieren, was zur Disposition der Hansestadt Lübeck steht; sie muß Interventionen auf allen Ebenen unterstellen, und die kann daher nicht maßnahmen- sondern zielbezogen denken.

Wenn das Ziel der CO₂-Minderung und der Einhaltung verkehrsbezogener Umweltqualitätsstandards als Oberziel gesetzt wird, ist ein aufeinander abgestimmtes Handlungsprogramm erforderlich, nämlich

- Entwicklung und Produktion neuer Fahrzeugflotten (Lkw, Pkw),
- gesetzliche und steuerliche Maßnahmen zur beschleunigten Erneuerung der Fahrzeugflotten,
- Erhöhung der Kraftstoffpreise und fahrleistungsbezogene Verkehrsabgaben zur Minderung der Fahrleistungen um mindestens 20 %,
- Rückbau von Kapazitäten und Pfortnerung zur Reduzierung der maximalen Kfz-Mengen auf den Lübecker Magistralen auf ca. 8.000 Kfz pro Tag.
- Änderungen der Ampelschaltungen, Verdichtungen der Überquerungshilfen für Fußgänger,
- massive (absolute und relative) Angebotserweiterungen, Beschleunigungen und Bevorrechtigungen für den ÖPNV,
- flächenhafte Angebotsverbesserungen für Radfahrer (Radwege, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen, Fahrradabstellanlagen),
- durchgängige Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Tempo 30, auch auf den Hauptverkehrsstraßen.

Maßnahmenübersicht

Fahrzeugtechnische Maßnahmen

Zur Minderung der CO₂-Emissionen der Kraftfahrzeuge sind fahrzeugseitig notwendig:

- Motoroptimierung
- Optimierung der Kraftübertragung
- Reduzierung des Rollwiderstandes

Fahrleistungsbezogene Maßnahmen im Sinne der CO₂-Reduktion und notwendigen Maßnahmenprogramme zur Minderung der Kfz-Fahrleistungen zielen auf:

- die Zusammensetzung der Fahrzeugflotten
- die Verkehrsmittelwahl
- Mobilitätsentwicklungen
- Fahrweisen

Für eine im Endergebnis zielerreichende Reduzierung sind nötig:

- jährliche Steigerungen der Kraftstoffpreise um 0,23 DM (20 %) bis auf 4,60 DM (nominal) bzw. 2,28 DM (real) im Jahr 2005
- fahrleistungsbezogene Verkehrsabgaben mit dem Effekt einer Verdoppelung der kilometerabhängigen Kosten für Pkw (Erhöhung der Gesamtkosten um 20 %) und um 6 % für Lkw
- Verhaltensänderungsprogramme mit dem Ziel kraftstoffsparsamer Verkehrsmittelwahl (21 % weniger MIV-Anteil an allen Wegen) und Fahrweisen
- Umstellung der Kfz-Steuer auf einen exponentiellen Zusammenhang von Steuerbetrag und Kraftstoffverbrauch (Steuer steigt überproportional bei Kfz mit höherem Verbrauch)

Straßennetz

Hauptverkehrsstraßen

Es werden keine neuen Hauptverkehrsstraßen gebaut. Im bestehenden bzw. verbleibenden Hauptverkehrsstraßennetz werden die Kapazitäten reduziert und durch Pfortnerung dafür gesorgt, daß keine Hauptverkehrsstraße über 8.000 Kfz/24 h Belastung hat.

Ein für Lübeck und den „Speckgürtel“ zu installierender Verkehrsrechner sorgt für entsprechende Reduzierung von Grünzeiten für den Kfz-Verkehr.

Straßennetz der Quartiere

Das Programm des Szenarios C wird noch erweitert, d.h. (Wohn-)Quartiere sind nicht mehr durchfahrbar, in Anliegerstraßen gilt Schrittgeschwindigkeit.

Parken

Das Parkraumangebot wird insbesondere in den Zeiten der Nachfrage deutlich reduziert.

ÖPNV

Aufbauend auf erweiterte bzw. neu anzulegende Schienenangebote (Stadtbahn) wird ein differenzierter, dicht getakteter und beschleunigter ÖPNV betrieben. In Straßenräumen wird weitgehende Bevorrechtigung durchgesetzt. Keine Hauptverkehrsstraße hat mehr als 2 Fahrstreifen für den MIV; sämtliche Ampeln an ÖPNV-Routen werden als „ÖPNV-Schleusen“ geschaltet bzw. über den Verkehrsrechner dynamisch entsprechend betrieben.

ÖPNV-Haltestellen liegen überwiegend vor Lichtsignalanlagen; vor den ÖPNV-Abfahrten erhalten die Lichtsignalanlagen rundum Grünschalungen für Fußgänger.

Fußgänger- und Fahrradverkehr

An allen Hauptverkehrsstraßen außerorts bzw. mit Achsenfunktion werden Radwege bzw. Radfahrstreifen angelegt. An den übrigen Straßen sind wegen der geringen Kfz-Mengen und der niedrigen Fahrgeschwindigkeiten keine Radverkehrsanlagen nötig. Radwege können dort „zurückgebaut“, nämlich entsiegelt und begrünt werden. Gepflasterte Straßen mit unebener Oberfläche werden fußgänger- und fahrradfreundlich umgebaut.

An den Knotenpunkten ist direktes Linksabbiegen für Radfahrer die Regel, Radfahrer-Aufstellbereiche liegen grundsätzlich vor den Haltelinien für Kfz.

Es werden Fußwege und Aufenthaltsbereiche von großzügiger Breite angelegt.

Die Querungshilfen werden verdichtet, die Wartezeiten für Fußgänger auf maximal 30 Sekunden verkürzt. Überquerungen in einem Zug gehören zum Standard.

Verkehrssystem-Marketing

Zusätzlich zu den übergeordneten Maßnahmen der Erneuerung der Fahrzeugflotten und der preispolitischen Änderungen werden auf allen Ebenen (EU, Bund, Land, Stadt) „public-awareness-Programme“ zur Vergrößerung und Ausschöpfung der Umsteiger-Potentiale aufgelegt.

Die Rationalitäts-Kalküle vieler Menschen ändern sich, „postmaterialistische“ Einstellungen gewinnen die Oberhand, Umweltverträglichkeit ist Thema alltäglicher sozialer Kontrolle.