

Antrag

**der Abgeordneten Dennis Thering, Franziska Rath, Dennis Gladiator,
Carsten Ovens, Karl-Heinz Warnholz (CDU) und Fraktion**

**Betr.: Stau stoppen, Verkehrsfluss verbessern: Vorfahrt für Kreisverkehre –
Hamburgs Verkehrsplanung neu ausrichten**

Stau ist die „Mutter aller Verkehrsprobleme“. Egal ob Unfälle, Luftschadstoffe oder steigende Transportkosten: Stau schadet den Menschen, der Umwelt und der Wirtschaft gleichermaßen. Leider wächst die „Staustadt Hamburg“ seit Jahren scheinbar unaufhaltsam. Dies erleben die Menschen aber nicht nur bei der Fortbewegung im Alltag. Diese Entwicklung lässt sich auch objektiv mit Zahlen aus unterschiedlichen Quellen abbilden, beispielsweise:

- Laut der im Januar veröffentlichten „Staubilanz 2018“¹ des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) stieg die Gesamtstaudauer auf den Hamburger Auto-
bahnabschnitten 2018 gegenüber dem Vorjahr noch einmal um 2,3 Prozent auf
12 037 Stunden. Dies ist ein neuer Rekordwert und im Vergleich zu 2015 mit 9 382
Stautunden sogar ein Anstieg um über 28 Prozent.
- Laut der im Februar vom Verkehrsdatenanbieter INRIX veröffentlichten jährlichen
Studie zur Stauentwicklung in über 200 Städten weltweit² stand jeder Mensch 2018
in Hamburg durchschnittlich fast sechs Tage beziehungsweise 139 Stunden im
Stau. Unmittelbare Staukosten in Höhe von 760 Millionen Euro waren die Folge.
- Laut dem im Juni vom Navigationsgerätehersteller TomTom veröffentlichten „Traf-
fic Index 2018“ lag Hamburg bei der Staubelastung sogar an der Spitze der deut-
schen Städte. Auf eine Stunde Fahrzeit im morgendlichen Berufsverkehr kommen
demnach 32 Minuten Stau, im abendlichen Berufsverkehr sind es sogar 36 Minu-
ten pro Stunde.³

Stau ist aber nicht nur die „Mutter aller Verkehrsprobleme“, sondern hat auch viele
„Väter“ beziehungsweise Ursachen. Eine Vielzahl von Faktoren wirkt sich auf den
Verkehrsfluss aus. Einige davon sind von der Politik nicht direkt steuerbar. Dazu zählt
unter anderem das wachsende Mobilitätsbedürfnis der Menschen in und um Ham-
burg. Andere Einflussfaktoren sind sehr wohl durch politische Entscheidungen steuer-
bar oder gehen sogar unmittelbar darauf zurück. Planung und Gestaltung von Ver-
kehrsknotenpunkten im Straßenraum, kurz Kreuzungen, fällt in diese Kategorie.

Den laut Drs. 21/12147 rund 1 800 Lichtsignalanlagen (LSA = Ampeln) stehen in ganz
Hamburg aktuell gerade einmal 22 Kreisverkehre gegenüber (Drs. 21/17338). Dabei
ist der „Kreisverkehr“ ein wahres Universal talent der städtebaulichen Verkehrsplanung
und erfreut sich in anderen Gegenden Deutschlands einer großen sowie stetig stei-
genden Beliebtheit. Kreisverkehre gelten als Verkehrsanlagen mit hoher Leistungsä-

¹ <https://www.adac.de/der-adac/verein/aktuelles/staubilanz/>, letzter Zugriff: 29.05.2019.

² „INRIX 2018 Global Traffic Scorecard“: <http://inrix.com/scorecard/>, letzter Zugriff: 29.05.2019.

³ https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/hamburg-traffic#statistics, letzter Zugriff: 07.06.2019.

higkeit und sicherem Verkehrsablauf.⁴ Der Grundgedanke besteht darin, den Verkehr ständig in Bewegung zu halten und einen gleichmäßigen Verkehrsablauf zu ermöglichen. Dadurch lässt sich der Verkehr nachweislich verflüssigen, die Lärmbelastigung und der Schadstoffausstoß erheblich reduzieren und auch die Gefahr, zu verunfallen, lässt sich – insbesondere auch mit Blick auf Fußgänger und Radfahrer – erheblich minimieren. Deshalb unterstützt gerade auch der ADAC den Bau von Kreisverkehren.⁵ Die Kosten der Errichtung betragen durchschnittlich 200 000 Euro, doch amortisieren sich die Investitionskosten langfristig durch die Einsparung der erheblichen Wartungskosten der Ampeln und Ampelanlagen. Allein die Wartungskosten einer einzelnen Ampel betragen rund 5 000 Euro pro Jahr. Die Stadt Köln konnte durch die Demontage von 200 Ampeln – die insbesondere auch durch Kreisverkehre ersetzt wurden – nach eigenen Angaben knapp 4 Millionen Euro in den vergangenen Jahren einsparen.⁶

Selbstverständlich ist es weder sinnvoll noch möglich, jede Kreuzung und jede Ampelanlage durch einen Kreisverkehr zu ersetzen. Insbesondere spielen in dieser Hinsicht die Größe der umzugestaltenden oder neu zu gestaltenden Fläche und ihre Topografie eine maßgebliche Rolle. Doch ist auch in dieser Hinsicht Kreisverkehr nicht gleich Kreisverkehr: Es besteht die Möglichkeit eines Minikreisverkehrs (Außendurchmesser 13 – 22 m), eines kleinen Kreisverkehrs mit einspuriger Kreisfahrbahn und einspurigen Zu- und Ausfahrten (Außendurchmesser mindestens 26 m), eines kleinen Kreisverkehrs mit zweispuriger Kreisfahrbahn (Außendurchmesser mindestens 40 m), eines großen Kreisverkehrs oder Turbokreisverkehrs, bei dem bereits vor der Einfahrt der Fahrstreifen gewählt wird, auf dem der Kreisverkehr auch wieder verlassen wird.⁷ In Anbetracht der aufgezeigten Vorzüge sollte es deshalb ein hamburgweites und parteiübergreifendes Ziel sein, Kreisverkehre vorrangig zu errichten, wenn Ampelanlagen den Verkehrsfluss nicht effizienter regeln.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

die Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen („ReStra“) dahin gehend zu novellieren, dass die Errichtung von Kreisverkehren – soweit zumindest gleichermaßen verkehrseffizient – Vorrang vor der Errichtung von Lichtsignalanlagen hat.

⁴ https://www.adac.de/_mmm/pdf/rv_kreisverkehr_flyer_1214_27621.pdf (Seite 3), letzter Zugriff: 07.06.2019.

⁵ https://www.adac.de/_mmm/pdf/rv_kreisverkehr_flyer_1214_27621.pdf, letzter Zugriff: 07.06.2019.

⁶ <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/strassenverkehr-die-ampel-als-auslaufmodell-a-749922.html>, letzter Zugriff: 07.06.2019.

⁷ https://www.adac.de/_mmm/pdf/rv_kreisverkehr_flyer_1214_27621.pdf, Seiten 8, 9, letzter Zugriff: 29.05.2019.