

***„Mobilität weiter denken,
Menschen verbinden“***

Hamburg [#weiterdenken](#)

Gliederung

- I. Unser Leitbild: Mit integrativen Angeboten und innovativen Anreizen – Wir wollen **Hamburg zur führenden europäischen Metropole bei der Mobilitätswende** machen

- II. Mobilität von morgen – **Ziele** und **Maßnahmen** auf sieben wichtigen Handlungsfeldern für Hamburgs Weg zur Mobilitätsmetropole:
 1. **Bahnen und Busse als Rückgrat der Mobilität stärken** – Wie wir mehr Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel bewegen können

 2. **Stau stoppen, Verkehrsfluss verbessern** – Wie wir die Menschen vom Chaos auf Hamburgs Straßen befreien können

 3. **Stadt der kurzen Wege** – Wie wir es den Menschen einfacher machen können, sich durch „ihre“ Stadtteile und Viertel zu bewegen

 4. **Wohlstand durch Mobilität** – Wie wir den Unternehmen helfen und den Wirtschaftsverkehr stärken können

 5. **Sicher durch die Stadt** – Wie sich die Menschen angst- und unfallfrei durch Hamburg bewegen können

 6. **Mehr Mobilität mit weniger Emissionen** – Wie alternative Antriebe und schadstofffreie Fortbewegungsmittel wie das Fahrrad den Menschen und der Umwelt helfen können

 7. **Unterwegs auf Flüssen und Fleeten** – Wie Hamburg sein großes Potential bei der Beförderung auf dem Wasser endlich voll entfalten kann

I. Unser Leitbild

Mit integrativen Angeboten und innovativen Anreizen

—

*Wir wollen Hamburg zur führenden europäischen
Metropole bei der Mobilitätswende machen*

1. **Wir machen Hamburg zum Vorreiter eines modernen und integrativen Mobilitätsansatzes!**

Mobil zu sein, ist ein menschliches Grundbedürfnis. Mobilität ist unverzichtbar für Jeden und für Alle zusammen. Mobilität ist das Lebenselixier für eine lebendige Zivilgesellschaft, eine funktionierende Öffentlichkeit und eine florierende Wirtschaft. Mobilität bewegt die Menschen. Die Frage, wie Mobilität gestaltet, Verkehr organisiert und Fortbewegung gefördert werden können, treibt aber nicht nur die Hamburgerinnen und Hamburger¹ um. Viele europäische Städte haben sich auf den Weg gemacht, Antworten auf diese **Mobilitätsfrage** zu finden.

Fortbewegung und Unterwegssein sind hierbei vielmehr als nur die Summe der Verkehre. Mobilität als zentraler Bereich moderner Stadtentwicklung muss *neu* und *weiter* gedacht werden. Die Bedürfnisse sich verändernder Stadtgesellschaften in Zeiten des Wandels von Globalisierung, Digitalisierung und Technisierung sind zu berücksichtigen. Die zukünftige Attraktivität einer europäischen Metropole hängt davon ab, wie es ihr gelingt, die **Mobilitätswende** und die Erfordernisse eines modernen Stadtlebens miteinander zu verbinden. Nur wer die Zunahme der Verkehre und die veränderten Mobilitätsanforderungen von Menschen und Unternehmen ökonomisch klug und ökologisch sauber meistert, hebt die Chancen einer Stadt, für die Menschen lebenswert zu bleiben und schafft Bedingungen für die Ansiedlung von

¹ Wo auf den folgenden Seiten aus Gründen der Lesbarkeit nur die männliche Wortform verwendet wird, ist die weibliche stets mitzudenken.

kreativen und innovativen Potentialen auch in Wirtschaft, Transport, Handel und Handwerk.

Hamburg und Deutschland stehen vor genau dieser Zeitenwende. In den kommenden fünf bis zehn Jahren müssen wir bei der Transformation der Mobilität ein europaweit führendes Niveau erreicht haben, wenn wir weiter zu den führenden Metropolen gehören wollen. Daher werden wir Hamburg zum Vorreiter eines modernen und integrativen Mobilitätsansatzes machen. Dabei orientieren wir uns in einem Europa der vielen innovativen Prozesse auch an andere Städten und Metropolen, die innovative Wege gehen. Dies ist kein Selbstzweck, sondern stellt die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in einer wachsenden Region wie der **Metropolregion Hamburg** in den Mittelpunkt.

Mit Blick auf Elektromobilität (E-Mobilität) sind bspw. die skandinavischen Städte und Ballungsräume weltweit führend. Der Blick nach **Oslo** zeigt einen zukunftsweisenden Umgang mit E-Fahrzeugen und ressourcenorientierter Stromspeicherung. In der Stadtmitte Oslos steht beispielsweise seit 2016 ein Parkhaus, das heute über 100 Ladestationen verfügt. Das Besondere: Der Strom kann im „**Vulkan-Parkhaus**“ nicht nur von Ladestationen in die entsprechenden Autobatterien geladen werden, sondern auch von den E-Autos in die Ladestationen. Auch eine Übertragung der Energie zwischen den E-Autos selbst ist hier möglich. Ein zentraler Batteriespeicher reguliert dabei das Stromnetz, so dass Überlastungen verhindert werden.

Parkhäuser können aber auch auf andere Art und Weise zu einer besseren Mobilität in Städten beitragen. So hat **Zürich** schon 1996 begonnen, in der City und den umliegenden Quartieren möglichst viele oberirdische Parkplätze in unterirdische Parkhäuser zu verwandeln. Durch den sogenannten „**Historischen Parkplatzkompromiss**“ wurde die Zürcher Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr attraktiver gestaltet, die Gesamtzahl der Parkmöglichkeiten wurde aber *nicht* reduziert.

In Norwegen soll schon 2022 ein emissionsfreies Containerschiff täglich 100 Container-Lkw ersetzen. Durch den Elektroantrieb des für 120 Container gebauten Schiffes bleibt die Luft sauber und trotzdem kommen die für die Wirtschaft notwendigen Container sicher an ihr Ziel. Solche Impulse müssen wir mitnehmen, um Hamburgs Hafen zukunftsfähig machen, ohne den Wirtschaftsstandort zu schwächen.

Um die Straßen zu entlasten und das Stauaufkommen deutlich zu reduzieren, ist ein attraktives Angebot für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) unabdingbar. Das heißt unter anderem, den Ticketkauf zu vereinfachen und zu digitalisieren. Tallin, London oder Oslo machen es vor. Ob mit einer Chipkarte oder einer App, **der Kauf von Tickets muss niedrigschwellig und komfortabel sein**. Eine digitale Erfassung der eigenen Bewegungen in Bahnen, Bussen und auf Fähren: die App errechnet den günstigsten Tarif. Ob am Tag, im Monat oder im Jahr. Individuelle Tickets, die sich an die unterschiedlichen Lebensumstände anpassen. Aus der laufenden Erprobung in Hamburg werden wir mit „Check-in/Be-out“ (CIBO) ein kluges System in die Umsetzung bringen. Dieses für den Fahrgastkomfort extrem wichtige Projekt darf aber nicht auf die lange Bank geschoben, sondern muss zügig eingeführt werden. Gleiches gilt für die Londoner Cycle Superhighways: geräumige Radwege im Stadtzentrum, die als „Fahrradautobahnen“ die City mit den viel bewohnten Stadtteilen verbinden. Kaum Ampeln, kein Autoverkehr. Sicherheit und Schnelligkeit stehen hier im Vordergrund.

2. Wir machen Hamburg zum führenden Testfeld bei der Erprobung und Umsetzung neuer technischer Innovation im Mobilitätsbereich in Deutschland!

Wir wollen Hamburg bei der Mobilitätswende voranbringen. Aber die modellhafte Erprobung und spätere Umsetzung technischer Innovationen sind gerade mit Blick auf die notwendigen Ressourcen auch eine nationale Aufgabe – und dauern heute von der Idee über die Erprobung bis zur Umsetzung noch immer viel zu lange. Um die Mobilität Hamburgs und darüber hinaus die Luftqualität Hamburgs sowie den

Lärmschutz zu verbessern, sind **Investitionen in die Verbesserung bestehender und alternativer Antriebstechnologien zwingende Voraussetzung**. Dabei wird es neben den richtigen Weichenstellungen der Hamburger Landespolitik auch entscheidend auf die Unterstützung aus Berlin ankommen.

Um die Akzeptanz von batterie- und wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen in Hamburg zu erhöhen, ist die Schaffung einer flächendeckenden Lade- und Tankinfrastruktur wichtig. Für den Verbraucher wird es nur dann attraktiv sein, auf ein Elektroauto umzusteigen, wenn er die Möglichkeit hat, dieses ohne größeren Aufwand zu laden bzw. mit Wasserstoff zu betanken, um bei Bedarf auch längere Strecken ohne lange Unterbrechungen zurücklegen zu können. Daher müssen in erheblichem Umfang weitere Ladepunkte und Wasserstofftankstellen in Hamburg in den nächsten Jahren hinzukommen. Bereits in den vergangenen Jahren wurden von der Bundesregierung **zahlreiche Förderprogramme** aufgelegt, **von denen Hamburg profitiert hat**, so zum Beispiel das Förderprogramm *„Elektromobilität und Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“*, das *„Nationale Innovationsprogramm Wasserstoff und Brennstoffzelle“*, das Förderprogramm *„Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“* (u.a. für autonomes Fahren) oder das *„Sofortprogramm Saubere Luft“* mit über 30 Mio. Euro für E-Fahrzeuge und Ladeinfrastrukturen. Diesen Weg einer deutschen Modellregion für den „Mobilitätswandel“ kann und muss Hamburg konsequent gehen. **Hamburg muss zu der Modellregion Deutschlands werden**, in der Mittel aus den aktuellen und zukünftigen Förderprogrammen fließen, so zum Beispiel für den Ausbau einer Lade- und Tankinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Innovative Antriebe, Luftreinhaltung und die Reduzierung von Lärm machen eine Stadt attraktiv – für Menschen und für Unternehmen.

Der Bund arbeitet seit Jahren mit Hochdruck daran, die Digitalisierung im Verkehrsbereich und damit die Verwendung intelligenter Verkehrssysteme und intermodaler Mobilitätslösungen sowie die zunehmende Automatisierung und Vernetzung im Individual- und öffentlichen Personennahverkehr voranzutreiben. Denn das automatisierte, später das autonome, fahrerlose Fahren wird die Fortbewegung nicht nur komfortabler, sondern die Mobilität insgesamt sicherer,

sauberer, effizienter und leiser machen. **Vernetzte Systeme werden zukünftig ein innovatives Verkehrsmanagement und neue Mobilitätskonzepte ermöglichen.** Voraussetzung hierfür ist der flächendeckende Ausbau der Infrastruktur für den Mobilfunkstandard 5G. Wir wollen auch in diesem Bereich des automatisierten und vernetzten Fahrens Testfeld Nummer eins werden. Der 2021 in Hamburg stattfindende Kongress für Intelligente Transportsysteme (ITS) ist hierbei lediglich ein Zwischenschritt und nicht das Ziel. Wir brauchen mehr als ein paar auf diesen Kongress ausgerichtete Vorzeigeprojekte („Showcases“).

3. Wir machen Hamburg zum Leuchtturm in Forschung und Wissenschaft und schaffen einen „Rat der Mobilitätswende“!

Die Bedeutung der Beantwortung der Mobilitätsfrage für Hamburg sollte sich auch im **Wissenschafts- und Forschungsangebot der Stadt** widerspiegeln. An verschiedenen Hamburger Hochschulen werden bereits Studiengänge angeboten, die u.a. die Mobilitätsforschung und das Mobilitätsmanagement beinhalten. Allerdings sind diese Studiengänge meist in erster Linie ingenieurwissenschaftlich ausgerichtet. Das Thema Mobilität zeichnet sich jedoch dadurch aus, dass es viele unterschiedliche Disziplinen vereint. Ein Mobilitätskonzept der Zukunft muss umwelt- und klimapolitische Gesichtspunkte ebenso wie wirtschaftliche, technische, städtebauliche und sozialwissenschaftliche Aspekte berücksichtigen.

Aufbauend auf bereits vorhandenen Studiengängen im Bereich Infrastruktur und Mobilität wollen wir daher das Angebot an Studienplätzen in diesem Bereich ausbauen und einen neuen **interdisziplinären Masterstudiengang „Urbane Mobilität“** aufbauen. Anders als bereits vorhandene Studiengänge soll dieser Studiengang die gesamte Breite des städtischen Verkehrs umfassen und interdisziplinär aufgebaut sein. Anzustreben ist dafür eine Kooperation von mehreren im Themenfeld Mobilität aktiven Hochschulen. Als Vorbild für den Aufbau des neuen Studiengangs dienen beispielsweise der Studiengang „Urbane Mobilität“ an der Technischen Hochschule Nürnberg oder der Studiengang „Mobilitätsmanagement“ an der Hochschule Rhein/Main in Wiesbaden.

Die Integration unterschiedlicher Perspektiven ist auch für die Forschung im Bereich Mobilität von entscheidender Bedeutung. Daher streben wir die Gründung eines **„Forschungsnetzwerks Hamburger Mobilität“** an. Dafür wollen wir die im Bereich Mobilität aktiven Hamburger Hochschulen, Unternehmen und Behörden miteinander vernetzen, um so die unterschiedlichen Kompetenzen zusammenzuführen. Ziel ist, urbane Mobilität als Forschungsschwerpunkt in Hamburg zu etablieren.

Da der Prozess der Mobilitätswende ein langwieriger sein wird und schon ist, bedarf es einer vertieften fachlichen Begleitung der politisch und stadtplanerisch Handelnden. Die wissenschaftliche Begleitung und Steuerung der Prozesse ist unabdingbar für einen integrativen Ansatz der Stadtentwicklung. Hierfür braucht es einen **„Rat der Mobilitätswende“** sowie eine Begleitung in Form einer **Enquete-Kommission**.

II. Mobilität von morgen - **Ziele** und **Maßnahmen** auf sieben wichtigen Handlungsfeldern für Hamburgs Weg zur Mobilitätsmetropole

Hamburg ist das pulsierende Herz einer Metropolregion mit über fünf Millionen Einwohnern, Hafenstandort von Weltrang und Verkehrsdrehscheibe *für* Norddeutschland und *nach* Nordeuropa. Straßen, Schienen, Geh-, Rad- und Wasserwege sind die Lebensadern für öffentliches Miteinander, gesellschaftliche Teilhabe und wirtschaftliches Wohlergehen in unserer Stadt. Ob auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen, zum Kunden, zum Patienten, zum Sport oder um Familie und Freunde zu besuchen – mobil zu sein, ist ein menschliches Grundbedürfnis.

Heute muss die Mobilitätswende beginnen. Wir setzen dabei auf neue Angebote und Anreize. Wir wollen Mobilität den Menschen auch nach deren Bedarfen und Möglichkeiten ermöglichen und nicht die Verkehrsmittelwahl diktieren. Hierbei bekennen wir uns auch weiterhin zum Auto als Ausdruck individueller Mobilität. Gerade die Verschiedenheit der einzelnen Stadtteile und Quartiere erfordert ein differenziertes System der Mobilität. Digitalisierung und technischer Fortschritt im Verkehrsbereich sind dabei weder Selbstzweck, noch dürfen sie die Menschen abhängen. Sie müssen den Menschen „dienen“. Gleiches gilt für ökologische Aspekte bzw. die „Umweltfrage“. Es ist für uns eine Selbstverständlichkeit, dass der Verkehr umweltfreundlicher und die Mobilität von morgen leise und sauber sein sollen.

Handlungsfeld 1

Bahnen und Busse als Rückgrat der Mobilität stärken – Wie wir mehr Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel bewegen können

Rund 2,5 Millionen Menschen nutzen jeden Tag die verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel in Hamburg. Fast 800 Millionen sind es jedes Jahr. Busse und Bahnen sind das Rückgrat der Mobilität in unserer Stadt. Doch dieses Rückgrat „leidet“:

- Verspätungen und Ausfälle nehmen zu. So erfolgten bspw. bei der S-Bahn im Jahr 2018 5,7 Prozent aller Abfahrten zu spät. Das war der zweitschlechteste Wert seit 2011. Die Quote der ausgefallenen S-Bahnfahrten ist sogar auf den höchsten Wert seit 17 Jahren gestiegen.
- Die Fahrgastzuwächse bei Bus und Bahn haben die Dynamik früherer Jahre längst eingebüßt.
- Dazu haben sowohl die regelmäßigen und zu hohen Fahrpreiserhöhungen als auch die 2014 von der SPD eingeführten P+R-Gebühren beigetragen.
- Vor allem der Hamburger Hauptbahnhof hat sich mit über 500.000 (Fahr-)Gästen täglich zu einem gigantischen Nadelöhr entwickelt. 1.200 S- und U-Bahnen sowie 800 Regional- und Fernverkehrszüge werden dort pro Tag abgefertigt. Störungen im und um den „Verkehrsknoten“ Hauptbahnhof haben daher massive Auswirkungen auf das gesamte Schienennetz und die Zufriedenheit der Fahrgäste.

Kurzum: Die Attraktivität des Bahn- und Busfahrens in Hamburg steht mächtig unter Druck.

Es kam daher nicht überraschend, dass laut der bundesweiten Referenzstudie „Mobilität in Deutschland“ (MiD)² der Anteil der mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Hamburg zurückgelegten Wege aktuell mit 22 Prozent immer noch weit hinter dem Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 35 Prozent liegt³. Allerdings haben nur die öffentlichen Verkehrsangebote das Potential, die großen Verkehrs- und Mobilitätsprobleme wirklich zu lösen. Daher ist es von größter Wichtigkeit, Bahnen, Busse und Fähren für die Menschen in und um Hamburg noch attraktiver zu machen.

*Unsere Ziele als **CDU** sind daher*

- , den Anteil der in Hamburg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege bis 2030 auf 35 Prozent zu steigern.
- , langfristig dafür zu sorgen, dass von jedem Punkt in der Stadt aus eine Schnellbahnstation (S- oder U-Bahn) fußläufig innerhalb von 10 Minuten erreichbar ist.
- mittelfristige Fahrgastzuwachsrate im HVV von zwei Prozent und mehr.
- höhere Kapazitäten und bessere Angebote für das Bahn- und Busfahren.
- eine deutliche Verbesserung der öffentlichen Verkehrsangebote A) untereinander und B) mit anderen Verkehrsangeboten (= Vernetzung).
- mehr Akzeptanz für Infrastrukturmaßnahmen durch frühere und bessere Bürgerbeteiligung.
- eine größere Transparenz, welche Kosten durch Infrastrukturmaßnahmen für die Stadt und dadurch für die Menschen entstehen.

Dazu werden wir...

² Siehe u.a.:

<https://www.hamburg.de/contentblob/11914848/66802cb6f20f2b2e9d84c3da37054f5f/data/mid-2017-%E2%80%93-kurzreport-hamburg-und-metropolregion.pdf>, letzter Zugriff: 23.04.19.

³ 25 Prozent als Fahrer und 10 Prozent als Mitfahrer.

- das auf den Zahlgrenzen aus dem Jahr 1934 beruhende **Ticket- und Tarifsystems des HVV vereinfachen** und u.a. durch folgende neue Angebote und Anreize gezielt **attraktiver machen**:
 - Im Laufe der kommenden Wahlperiode werden wir ein auf bestimmte Personengruppen (bspw. Schüler, Azubis, Senioren) zugeschnittenes „**365-Euro-Ticket**“ einführen. Dieses besondere Angebot soll in einer zweijährigen Pilotphase auch für Menschen gelten, die ihr eigenes Auto zugunsten öffentlicher Verkehrsmittel abmelden. Grundvoraussetzung ist eine konsequente Ausweitung der öffentlichen Verkehrsangebote. Ohne ausreichende Kapazitäten wäre ein solches Ticket zum Scheitern verurteilt.
 - Einführung einer „**Fahrpreisbremse**“, d.h. der durchschnittliche Ticketpreis darf maximal in Höhe der Inflationsrate angehoben werden.
 - Einführung eines stark vergünstigten **Ehrenamtstickets** unter dem Motto „Freie Fahrt für das Ehrenamt“ zur Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements.
 - Öffnung der HVV-ProfiCard für kleinere Unternehmen.
 - Bessere preisliche Angebote für Menschen mit kleinem Geldbeutel und in besonderen Lebenslagen.
 - HVV-Kombitickets bei Großveranstaltungen werden zur Regel.
 - Flug-, Bahnfernverkehrs- und Fernbustickets werden automatisch zu Kombitickets („Rail/Ride&Fly“; Vermerk „City“ auf DB-Tickets).
 - Das Tarifsystem des HVV für Hamburg auf einen City- und einen Außenbereichs-Tarif reduzieren.
- wichtige **Haltestelle zu Servicepoints weiterentwickeln**, mit zusätzlichen Diensten wie Paketannahme, HVV-Beratung, Reinigungsservice usw., um die Nutzung von Bahnen und Bussen noch attraktiver zu machen.
- einen **echten 24-Stunden-Rhythmus bei Bahnen und Bussen** einführen.
 - Flexible Arbeitszeiten inklusive Nacharbeit gehören für immer mehr Menschen im Großraum Hamburg zum Leben dazu.
- die Kapazitäten der öffentlichen Verkehrsangebote konsequent ausbauen. Dieser **Kapazitätsausbau** ist die Grundvoraussetzung für Hamburgs Weg zur Mobilitätsmetropole.
- in der Normal- und in der Hauptverkehrszeit bei S- und U-Bahnen nur noch Voll- und/oder Langzüge einsetzen.

- eine **Service- und Komfortoffensive für öffentliche Verkehrsmittel** starten, die u.a. folgende Punkte umfassen wird:
 - Eine „**Hamburger Mobilitätskarte**“ für Alle, mit der eine Vielzahl an Mobilitäts- und Freizeitangeboten unabhängig vom jeweiligen Verkehrsmittel und unabhängig vom jeweiligen Verkehrsunternehmen/ Mobilitätsdienstleister günstig und „aus einer Hand“ genutzt werden können.
 - **WLAN für Alle** an allen Haltestellen und Bahnhöfen sowie in sämtlichen Bahnen und Bussen ermöglichen.
 - Rolltreppen und Fahrstühle an Bahnhöfen und Haltestellen sowie im öffentlichen Raum sollen bei Defekten binnen maximal 24 Stunden repariert sein.
 - Elektronisch gesteuerte Leitsysteme für Fahrgäste beim Verkehrsmittelwechsel.

- einen jährlich wiederkehrenden „**Tag der Mobilität**“ mit einem Schwerpunkt auf öffentliche Verkehrsangebote einführen.

- die technische Entwicklung hin zu einer Teil- und später **Vollautomatisierung der S- und U-Bahnen** unterstützen, um dichtere Zugfolgen zu ermöglichen, und dies mit einer **Beschäftigungsgarantie** für alle betroffenen Beschäftigten bei S- und U-Bahn kombinieren.

- sämtliche Schnellbahn- und Bushaltestellen barrierefrei machen.

- den **Videoschutz** an Knotenpunkten sowie im Umfeld von Haltestellen und Bahnhöfen ausweiten.

- folgende Infrastrukturprojekte im Schienenpersonenverkehr (SPV) in Angriff nehmen:
 - Realisierung der **U5**. Eine Anbindung der Arenen im Volkspark hat hierbei höchste Priorität. Zudem sind der Baubeginn und die Fertigstellung des westlichen Abschnitts, wie ursprünglich geplant, zeitlich eng mit dem Baubeginn und der Fertigstellung der anderen beiden Abschnitte zu verknüpfen.

- Verlängerung der **U1 von Norderstedt-Mitte bis nach Ulzburg-Süd** oder Schaffung eines „AKN-Sprinters“ auf dieser Strecke zusammen mit Schleswig-Holstein).
 - Verlängerung der **U2 bis Schnelsen-Nord** und Prüfung einer Verlängerung bis nach Schleswig-Holstein.
 - Verlängerung der **U4 von den Elbbrücken über Wilhelmsburg bis nach Harburg** inkl. der Option einer Weiterverlängerung bis Niedersachsen.
 - Realisierung der **S4 Ost** von Altona über Wandsbek bis Bad Oldesloe.
 - Realisierung der **S4 West** von Altona über Pinneberg bis nach Elmshorn.
 - Realisierung der **S21** (= „Elektrifizierung“) von Eidelstedt bis Kaltenkirchen.
 - Prüfung des Nachfragepotentials mit dem Ziel der Reaktivierung der **Bahnstrecke von Bergedorf nach Geesthacht**.
 - Konzept und Prüfung der Machbarkeit einer **S- oder U-Bahnverbindung** (inkl. eines neuen Schnellbahn-Elbtunnels) **von Altona nach Harburg** (ggf. in Kombination mit Verlängerung der U4 nach Süden).
 - Weitere **ICE-Sprinterstrecken** von und nach Hamburg.
- einen Plan für eine **langfristige Überplanung** bzw. grundsätzliche Neuausrichtung des **S- und U-Bahnnetzes** vorlegen, um das „Nadelöhr“ Hauptbahnhof dauerhaft zu weiten.
- Ziel hierbei ist die Bildung von Tangentialverbindungen (von Punkten außerhalb des Zentrums zu anderen Punkten außerhalb des Zentrums) und die Entlastung der Radialverbindungen (zum Zentrum hin).
- die P+R-Angebote an Schnellbahnhaltstellen am Hamburger Stadtrand sowie an großen Zubringerstraßen und Autobahnen deutlich ausbauen, um den Menschen einen attraktiven Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel für Fahrten durch Hamburg im Allgemeinen und in die Innenstadt im Speziellen zu ermöglichen (siehe auch HF 2).
- prüfen, wo zusätzliche **Busspuren** die Umlaufzeiten verbessern können und wie ein „Bus-Rapid-Transit“-System (BRT) die Attraktivität des Busfahrens erhöhen kann.
- das heutige Schnellbusnetz komplett das Stadtbusnetz integrieren.

- ein Programm auflegen, um Schnellbahnhaltestellen mit aktuell nur einem mit mindestens zwei Ausgängen zu versehen.

Handlungsfeld 2

Stau stoppen, Verkehrsfluss verbessern – Wie wir die Menschen vom Chaos auf Hamburgs Straßen befreien können

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“⁴ des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs (ADAC) stieg die Gesamtstaudauer auf den Hamburger Autobahnabschnitten 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 Staustunden sogar ein Anstieg um über 28 Prozent.
- Laut der im Februar vom Verkehrsdatenanbieter INRIX veröffentlichten jährlichen Studie zur Stauentwicklung in über 200 Städten weltweit⁵ stand jeder Mensch 2018 in Hamburg durchschnittlich fast sechs Tage bzw. 139 Stunden im Stau. Unmittelbare Staukosten i.H.v. 760 Millionen Euro waren die Folge.

Stau ist aber nicht nur die „Mutter aller Verkehrsprobleme“, sondern hat auch viele „Väter“ bzw. Ursachen. Eine Vielzahl von Faktoren wirkt sich auf den Verkehrsfluss aus. Einige davon sind von der Politik nicht direkt steuerbar. Dazu zählt u.a. das wachsende Mobilitätsbedürfnis der Menschen in und um Hamburg. Andere Einflussfaktoren sind sehr wohl durch politische Entscheidungen steuerbar oder gehen sogar unmittelbar darauf zurück.

⁴ <https://www.adac.de/der-adac/verein/aktuelles/staubilanz/>, letzter Zugriff: 23.04.19.

⁵ „INRIX 2018 Global Traffic Scorecard“: <http://inrix.com/scorecard/>, letzter Zugriff: 23.04.2019.

Ein Beispiel hierfür ist der Straßenbau. Egal ob Sanierung oder Neubau: Planung, Koordinierung und Durchführung von Straßenbaumaßnahmen hängen unmittelbar mit politischen Entscheidungen und daraus resultierendem Verwaltungshandeln zusammen.

Eine intakte Straßeninfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung für moderne Mobilität. Bei einer Gesamtlänge von knapp 4.000 Kilometer Fahrbahn bzw. 8.240 Kilometer Fahrstreifen⁶ ist klar, dass die Instandhaltung des Hamburger Straßennetzes eine Mammutaufgabe ist. Straßenbaustellen kommen vielerorts „Operationen am offenen Herzen“ gleich, sind aber ein notwendiges Übel, um zukünftige Verkehrsinfarkte zu vermeiden. Neben den zuständigen Stellen in den Bezirken oder dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) sind es oft auch Versorgungsunternehmen, die Bau- bzw. Arbeitsstellen auf Straßen und öffentlichen Plätzen einrichten müssen, um Infrastruktur zu pflegen, zu sanieren, zu erneuern oder auszubauen. Leider ist aber ausgerechnet die Planung und Koordinierung der Straßenbaustellen bereits in der Gegenwart das Sorgenkind der Hamburger Verkehrspolitik. Dabei droht in den kommenden Jahren u.a. mit

- der Sanierung der 'Hochstraße Elbmarsch' und dem Ausbau der A7 südlich des Elbtunnels,
- der Überdeckelung der A7 nördlich des Elbtunnels,
- dem Ausbau der A1,
- dem Bau der Hafenuerspange/-passage.

noch viel schlimmeres Ungemach für die Mobilität durch Baustellen in und um unsere Stadt.

Doch nicht nur Staus im klassischen Sinne stehen der Mobilität im Wege. Auch andere Verkehrsbeschränkungen schaden dieser erheblich. Die 2018 auf Betreiben der Umweltbehörde eingeführten bundesweit ersten Dieselfahrverbote schränken die Bewegungsfreiheit der Halter von über 200.000 in Hamburg zugelassenen

⁶ Siehe u.a. die Bürgerschaftsdrucksache 21/6798.

Dieselfahrzeugen, die nicht die Abgasnorm Euro 6 für Pkw bzw. Euro VI für Lkw erfüllen, massiv ein.

*Unsere Ziele als **CDU** sind daher,*

- dass die Menschen mittelfristig innerhalb von 30 Minuten von jedem beliebigen Punkt in der Stadt aus mit Bus und Bahn oder mit dem Auto das Stadtzentrum erreichen können (= Mobilitätsgarantie).
- den Verkehrsfluss durch Angebote und Anreize nachhaltig zu verbessern.
- stauverursachende Parksuchverkehre zu reduzieren.
- die Gesamtstaudauer und die Gesamtstaulänge deutlich zu reduzieren.
- die Staubildung vor allem im Berufsverkehr möglichst schon vor der Stadtgrenze zu stoppen.
- das Baustellenmanagement der Stadt und die Baustellenkoordinierung mit den Umlandgemeinden bzw. den Nachbarbundesländern erkennbar zu verbessern.

Um diese Ziele zu erreichen, wollen wir...

- zusammen mit den zuständigen Stellen in den Nachbarbundesländern ein **integriertes Verkehrskonzept** (Straßen, Schienen und Wasserwege) **für den Ballungsraum Hamburg** erarbeiten.
- eine **Koordinierungsstelle für Straßenbaustellen in der Metropolregion** einrichten.
 - Diese ist mit eigenem Personal und eigenen Entscheidungskompetenzen auszustatten.
- zusammen mit dem Bund die Infrastruktur für den **Mobilfunkstandard der fünften Generation (5G)** so ausbauen, dass Hamburg spätestens 2025 mit 5G ausgestattet ist, um die Datenmengen für das automatisierte und vernetzte Fahren verarbeiten zu können.

- die politisch motivierten, ineffektiven und mobilitätsfeindlichen **Diesel-Fahrverbote schnellstmöglich aufheben**, indem wir die vom Bund dafür geschaffenen Erleichterungen vollumfänglich nutzen.
- „**Grüne Wellen**“ durch stufenweise Ausrüstung sämtlicher Ampeln mit intelligenter und schnellerer Steuerungselektronik fördern.
- die **Parkplatzvernichtung stoppen**, das **Zweite-Reihe-Parken überflüssig machen** und **Parksuchverkehre reduzieren**, indem wir
 - die Zahl der P+R-Stellplätze *in* Hamburg von heute knapp 8.000 bis 2025 auf 12.000 erhöhen.
 - vor allem an den Haupteinfallstraßen und -pendler Routen in den äußeren Stadtteilen sowie an Schnellbahnhaltstellen bestehende P+R-Anlagen erweitern und neue P+R-Anlagen errichten.
 - auf die Umlandgemeinden und Nachbarbundesländer zuzugehen, um auch durch Zuschüsse der Freien und Hansestadt Hamburg die Zahl der P+R-Stellplätze im Einzugsgebiet des HVV außerhalb Hamburgs bis 2025 auf mindestens 25.000 zu erhöhen.
 - die P+R-Gebühren abschaffen.
 - stadtwert den Bau von Quartiers- und Tiefgaragen fördern, in denen standardmäßig ein Pool an Elektro-Car-Sharing-Fahrzeugen bereitgestellt wird.
 - Kooperationen mit privaten Parkhaus-Betreibern ausbauen.
 - die Preise für das Parken der Fluggäste in den flughafeneigenen Parkhäusern senken, deren Auslastung ganzjährig erhöhen und den Parkdruck für die Bewohner im Flughafenumfeld mildern.
- auf die zuständigen Stellen im Bund zugehen und die Nachbarländer bei der Umsetzung folgender auch für den Verkehr und die Mobilität in Hamburg wichtiger Infrastrukturprojekte unterstützen:
 - Weiterbau der A20 („Küstenautobahn“) von Bad Segeberg bis zur A1 (in Richtung Bremen) inkl. einer Elbquerung bei Glückstadt.
 - A26 Ost („Hafenquerspange“).

- Fertigstellung A 21 (als Ost-Umgehung Hamburg) zwischen Kiel (B76) über die A24 bis zur A39 bei Lüneburg.
- im Verbund mit Partnern in der Metropolregion und anderen Großstädten in Deutschland eine **zweijährliche Erhebung** der Daten von „Mobilität in Deutschland“ (MiD) anstreben.
- in Kooperation mit Kammern, Verbänden und Betrieben Möglichkeiten prüfen, durch **mehr Home Office und dezentrale Sharing-Gemeinschaftsarbeitsplätze** sowie **flexiblere Arbeitszeiten** vor allem die Verkehrsbehinderungen in den Hauptverkehrszeiten zu reduzieren.
- die Auftragsvergabe städtischer Stellen an Bauunternehmen über das Jahr hinweg verstetigen, um der in den letzten Jahren zu beobachtenden Häufung von Baustellen in der zweiten Jahreshälfte entgegenzuwirken.
- den Menschen ein modernes, leicht verständliches **Baustelleninformationssystem** zur Verfügung stellen, das sämtliche Baustellen umfasst und online sowie als Smartphone-App jederzeit abrufbar ist.
- zusätzliche **Anreize zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel** schaffen (siehe HF 1).

Handlungsfeld 3

Stadt der kurzen Wege – Wie wir es den Menschen einfacher machen können, sich durch „ihre“ Stadtteile und Viertel zu bewegen

Hamburg lebt von seinen Bezirken. Das Leben findet in den Stadtteilen statt. Die Hamburger lieben „ihre“ Viertel. Egal ob Bezirke, Stadtteile oder Quartiere: Diese haben alle ihr ganz eigenes Gesicht und unterscheiden sich z.T. erheblich. So ist es ein weites Feld

- zwischen Rahlstedt mit über 90.000 Einwohnern und dem Spadenland mit rd. 500 Einwohnern.
- zwischen Wilhelmsburg mit einer Fläche von rd. 35 Quadratkilometern (km²) und der Sternschanze mit 0,5 km².
- zwischen Wandsbek mit einem Straßennetz von 1.941 Kilometern Fahrbahnlänge und Bergedorf mit einem Straßennetz von 864 Kilometern Fahrbahnlänge.
- Harburg, wo die Menschen acht Prozent ihrer Wege mit dem Rad zurücklegen, und Altona, wo dieser Anteil bei 22 Prozent liegt.

Neben stadtweiten und übergeordneten Maßnahmen braucht es daher gerade mit Blick auf die verschiedenen Viertel, Stadtteile und Bezirke gezielt zugeschnittene Maßnahmen. Dies gilt umso mehr, als dass „Mobilität in Deutschland“ (MiD) in der 2018 veröffentlichten, aktuellen Fassung diesbezüglich zwei Interesse Befunde zutage gefördert hat:

1. **Der Löwenanteil der Mobilität erfolgt im Wohnumfeld:** Die Hamburgerinnen und Hamburger legen rund zwei Drittel ihrer täglichen Wege für/zur Freizeitaktivitäten, Einkäufen und sonstigen Erledigungen zurück. Wege zur Arbeits-/Ausbildungsstätten sowie dienstlichen/geschäftlichen Zwecken sind nur für ein Drittel der zurückgelegten Wege der Grund.

2. **Mehrere kurze und mittlere, statt einzelner langer Wege:** Einerseits legen die Menschen aktuell jeden Tag im Durchschnitt rund 38 Kilometer in der Stadt zurück (2008: 32 Kilometer). Diese verteilen sich aber durchschnittlich auf über drei Wege und damit mehr als früher.

Unterwegssein in Hamburg bedeutet also weit mehr als nur der Weg zur Arbeit und zurück.

Eine hierbei immer wichtiger werdende Frage ist, wie das Problem der sogenannten „**letzten Meile**“ gelöst werden kann. Im engeren Sinne wird damit im Bereich der Warenlogistik die Herausforderung bezeichnet, die Wege zwischen Paketzentren und Endkunden so kurz wie möglich und die Zahl der entsprechenden Fahrten so gering wie möglich zu halten. Dadurch soll die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses durch auf der Fahrbahn oder auch auf Rad- oder Gehwegen haltende Lieferfahrzeuge verringert werden. Mittlerweile hat sich das Verständnis der letzten Meile auch auf den Bereich der Personenbeförderung ausgeweitet. Ist die Distanz zwischen einer Bahn- bzw. Bushaltestelle und der eigenen Haustür zu weit oder zu beschwerlich, werden die Menschen im Zweifel gleich für den gesamten Weg auf das Auto zurückgreifen. Wie also können wir es den Hamburgern einfacher machen, diese letzte Meile im eigenen Wohnumfeld zurückzulegen?

*Unsere Ziele als **CDU** sind daher,*

- die **Mobilitätsangebote im Wohnumfeld** der Menschen zu **verbessern**.
- die **Strecken zu den Freizeit- und Nahversorgungsangeboten so kurz wie möglich** zu halten.

- den gemeinsamen **Anteil der in Hamburg zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegten Wege** von heute 42 Prozent im Laufe des kommenden Jahrzehnts **auf 50 Prozent zu steigern**.⁷

Um diese Ziele zu erreichen, wollen wir...

- einen integrierten **Masterplan für Wohnen, Wachstum, Mobilität** entwickeln.
- eine gezielte **Ausweitung des Bedienungsgebietes** der Sharing-/Leih-Angebote für Autos, Fahrräder und Roller auf die äußeren bzw. bisher nicht erschlossenen Stadtteile sowie eine Ausweitung über die Stadtgrenzen in unmittelbar dahinter liegende Ortschaften im Umland wie z.B. Meckelfeld, Neu Wulmstorf, Norderstedt oder Wedel.
- **regelmäßige Bürgerforen** zu Mobilitätsfragen und Verkehrsangeboten in den Bezirken durchführen.
- eine Hamburger Struktur im Sinne der „Berliner **Mobilitätshilfsdienste**“⁸ aufbauen und von städtischer Seite finanziell fördern.
 - Dieses Angebot richtet sich an Personen, die z.B. aufgrund Alter, Behinderung oder Krankheit ihre Wohnung nicht mehr aus eigener Kraft verlassen können. Motto: *„Draußen spielt das Leben – Wir bringen Sie hin!“*
- ein **„Bündnis fürs Zu-Fuß-Gehen und bessere Gehwege“** schließen.
- eine **Sanierungsoffensive für Gehwege** starten, damit aus Stolperfallen wieder Bürgersteige werden. In diesem Rahmen werden wir u.a. für jeden Bezirk einen eigenen Förderfonds zur Gehwegsanierung auflegen.
- die Wartezeiten für Fußgänger an Ampeln mit Anforderungstaster deutlich reduzieren.
- eine Koordinierungsstelle für **„Aktive Mobilität“** (schließt Rad- und Fußverkehr mit ein) einrichten.

⁷ Aktuell sind es laut MiD zusammen 42 Prozent, davon 27 Prozent zu Fuß zurückgelegte Wege und 15 Prozent mit dem Rad zurückgelegte Wege.

⁸ <http://www.berliner-mobilitaetshilfedienste.de/>, letzter Zugriff: 23.04.19.

- eine Überprüfung der HVV-Buslinien auf Optimierungsbedarfe in Bezug auf Linienführung und Haltestellenabstände. Busse sollen zur Quartierserschließung („**Quartiersbusse**“) und als Zubringer zu Schnellbahnhaltestellen fungieren.
- **neue Bushaltestellen** in bisher gering mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Gebieten schaffen.
- den **Lärmschutz** auf und **entlang der Bahnstrecken** und vor allem mit Blick auf Wohngebiete in Hamburg deutlich **verbessern**.
- ein Programm entwickeln, um **Schnellbahnhaltestellen** mit aktuell nur einem **mit mindestens zwei Ausgängen zu versehen**, um bisher zu lange Wege zu S- und U-Bahnen zu verkürzen.
- ein Pilotprojekt zur **Nutzung von Supermarktparkplätzen** außerhalb der Geschäftszeiten **durch Anwohner** starten.
- nach Möglichkeiten suchen, ebenerdige **Supermarktparkplätze zu überdachen**, darüber zusätzliche Wohn- und Gewerbeflächen zu gewinnen.
- die 2014 außer Kraft gesetzte **Stellplatzpflicht** wieder einführen und in der Hamburgischen Bauordnung mit der verbindlichen Vorgabe von 0,8 Pkw-Stellplätzen pro Wohnung zu verankern.
- bei Nachverdichtungen ebenerdige Parkplätze durch **Parkpaletten** ersetzen.
- ein **flächendeckendes Angebot** mit sogenannten „**on-demand**“-Diensten an Schnellbahnhaltestellen aufbauen, um das Problem der „letzten Meile“ zu lösen.

Handlungsfeld 4

Wohlstand durch Mobilität – Wie wir den Unternehmen helfen und den Wirtschaftsverkehr stärken können

Die Hanse verpflichtet! Hamburg ist seit Jahrhunderten eine bedeutende Handelsstadt und ein Hafenstandort von internationalem Rang. Der Transport von Waren und Gütern jeglicher Art ist nicht nur ein Markenzeichen unserer Stadt. Er ist sogar von überragender Bedeutung für den Wohlstand und das wirtschaftliche Wohlergehen der hiesigen Betriebe und ihrer Beschäftigten. Intelligent und effizient gesteuerte Güterverkehre sind von größter Wichtigkeit für den Standort Hamburg. Doch auch der wachsende Dienstleistungssektor, bspw. Pflegedienste als Bestandteil der Gesundheitswirtschaft, und das Handwerk sind auf gute Mobilitätsangebote und möglichst wenig Verkehrsbeschränkungen angewiesen.

Insgesamt...

- haben 108.000 Betriebe einen/ihren Sitz in Hamburg (Stand 2016).
- werden jährlich Waren im Wert von 68,3 Mrd. Euro nach Hamburg ein- und Waren im Wert von 54,7 Mrd. Euro ausgeführt (Stand 2016).
- wurden alleine im Hamburger Hafen 2017 8,8 Millionen Standardcontainer (TEU) umgeschlagen, von denen über 60 Prozent bzw. 5,5 Millionen TEU im sogenannten „Hafenhinterlandverkehr“ weitertransportiert wurden.
- erfolgt der Hafenhinterlandverkehr wiederum zu 55 Prozent mittels Lkw und „nur“ zu 42,8 Prozent per Bahn und zu 2,2 Prozent per Binnenschiff.
- arbeiten in Hamburg rd. 1,25 Millionen Erwerbstätige in den verschiedensten Branchen.

Gute Arbeitsbedingungen und gute Bedingungen für die Wirtschaft hängen unmittelbar zusammen. Die elementare Rolle des Wirtschaftsverkehrs für den Standort Hamburg wurde in den vergangenen Jahren allerdings leichtfertig unter den Teppich gekehrt. Ganz im Gegenteil: Viel zu oft wurde dieser nur als eine beliebig veränderbare Variable bei der Erfüllung verkehrsökologischer Ziele behandelt.

*Unsere Ziele als **CDU** sind daher,*

- Hindernisse für den Wirtschaftsverkehr in Hamburg ohne Abstriche bei der Verkehrssicherheit zu reduzieren.
- mehr Waren auf Schienen und auf dem Wasser und weniger auf der Straße zu transportieren.
- den Durchgangsverkehr von Lkw in der Innenstadt sowie in den Wohngebieten durch zusätzliche Schienen- und Autobahninfrastruktur um Hamburg herum zu lenken.

Um diese Ziele zu erreichen, wollen wir...

- ein **Lkw-Leitkonzept** für die gesamte Stadt entwickeln.
 - Ziel ist die ideale Erreichbarkeit aller Gewerbegebiete bei gleichzeitiger Vermeidung von Lkw-Verkehr durch Wohngebiete, wodurch die Verkehrssicherheit gefördert, der Verkehrsfluss verbessert sowie Lärm- und Schadstoffemissionen verringert werden. Mittel zum Zweck wird ein Lkw-Routenplan sein.
- eine **Tunnellösung** als zukünftige **Köhlbrandquerung**. Als Teil der Haupthafenroute hat diese Maßnahme höchste Dringlichkeit.
- die Zahl der **Ladezonen für Lkw und Kleintransporter** in Hamburg deutlich erhöhen.
 - Nachteilen für Anwohner soll durch eine zeitliche Eingrenzung der Nutzung entsprechender Flächen entgegengewirkt werden.
 - Sämtliche Ladezonen sollen digital erfasst und ihre Verfügbarkeit online in Echtzeit abrufbar sein.
- die **Paketzustellung per Drohne** in einem räumlich begrenzten Testgebiet erproben.

- an dem Grundsatz „**Leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen, verkehrsberuhigte Wohnstraßen**“ festhalten.
 - Stadtweit Tempo 30 würde zu Ausweichverkehren durch Wohngebiete führen und die Unfallgefahr massiv erhöhen.
- das **Handwerkerparken** deutlich **erleichtern**.
- unter Einbeziehung der zuständigen Stellen des Bundes und der Nachbarbundesländer das **Schienennetz im und zum Hamburger Hafen ausbauen und modernisieren**.
- ein **Lieferverkehrskonzept für Hamburg** zur Vermeidung von Mehrfachfahrten entwickeln, eine Initiative zur **Bündelung des Lieferverkehrs** starten und in diesem Rahmen die Errichtung von **dezentralen Paketboxen**, die lieferdienstübergreifend bestückt werden können, fördern.
- dezentrale **3D-Druckzentren** fördern, um **Lieferketten** zu **verkürzen**.
- **betriebliches Mobilitätsmanagement** fördern.

Handlungsfeld 5

Sicher durch die Stadt – Wie sich die Menschen angst- und unfallfrei durch Hamburg bewegen können

Rund 185 Mal kracht es jeden Tag auf und an Hamburgs Straßen. Auch 2018 ereigneten sich in unserer Stadt immer noch fast 68.000 Verkehrsunfälle, bei denen 8.831 Personen leicht-, 857 schwer- und sogar 29 tödlich verletzt wurden⁹. Vor allem Fußgänger, Kinder und Senioren, gemeinhin die schwächsten aller Verkehrsteilnehmer, sind gefährdet. Angesichts dieses Leids erscheint der durch Verkehrsunfälle in Hamburg verursachte volkswirtschaftliche Schaden (622.763.000 Euro 2018) fast nebensächlich und ist dennoch gigantisch.

Die bislang von SPD und GRÜNEN zum Credo verklärte blumig-unverbindliche „Vision Zero“¹⁰ reicht im Kampf gegen Verkehrsunfälle bei Weitem nicht aus. Dies war allerdings bereits vor dem Bekanntwerden der diesjährigen Unfallzahlen klar. So hatte beispielsweise bereits 2017 eine Studie im Auftrag des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) ergeben, dass Hamburg die „Raserhauptstadt“ unter Deutschlands Großstädten ist und dass die Raser vor allem nachts Gas geben¹¹. Raser, Drängler und Rotlichtsünder sind aber keine harmlosen Verkehrsrowdys und Asphaltcowboys, sondern eine rollende Gefahr für sich und alle Anderen. Und trotzdem ist die Zahl der Verkehrsgroßkontrollen unter der SPD von 77 (2012) auf 51 im vergangenen Jahr gesunken. Auch das Niveau der mobilen Verkehrsüberwachung lag 2018 mit 4.766 sogenannten Messeinheiten deutlich unter den Werten früherer Jahre (z.B. 2014: 5.623 Messeinheiten).

Doch nicht nur diese objektive, weil durch Zahlen untermauerte, Unsicherheit schränkt die Bewegungsfreiheit der Menschen in unserer Stadt ein. An vielen Stellen sind es zu dunkle Plätze und Wege, die vor allem das subjektive

⁹ Siehe Bürgerschaftsdrucksache 21/16321.

¹⁰ Damit ist das zeitlich nicht näher definierte Ziel gemeint, die Zahl der bei Verkehrsunfällen schwer- und tödlich verletzten Personen auf Null zu senken.

¹¹ <https://www.gdv.de/de/medien/aktuell/hamburg-ist-neue-metropole-der-temposuender-8200>, letzter Zugriff: 23.04.19.

Sicherheitsempfinden der Menschen negativ beeinflussen. Ähnliches gilt für die nicht ausreichende Präsenz von Sicherheitspersonal in den öffentlichen Verkehrsmitteln und für den eklatanten Mangel an Videoschutz an sowie im Umfeld von Haltestellen und Bahnhöfen. Solche „**Angsträume**“ **sind Gift für die Mobilität in Hamburg.** Mobilität darf nicht nur etwas für Mutige sein.

*Unsere Ziele als **CDU** sind daher,*

- dass Hamburg die **verkehrssicherste Großstadt in Deutschland** wird.
- dass die **Verkehrssicherheit** wieder das **oberste Gebot** der Verkehrspolitik wird.
- die Zahl der **Verkehrsunfälle** in Hamburg **spürbar und nachhaltig zu senken.**
- dass die Menschen sich unabhängig von der Verkehrsmittelwahl sicherer fühlen, wenn sie sich in Hamburg fortbewegen.
- die Fallzahl der Fahrzeug- und Fahrraddiebstähle zu senken und die **Aufklärungsquoten** bei diesen Delikten deutlich zu **erhöhen.**

Um diese Ziele zu erreichen, wollen wir...

- für jeden Bezirk ein eigenes **Konzept** zur **Schulwegsicherung** entwickeln.
 - Nicht nur die Bereiche unmittelbar vor Schulen sind abzusichern, sondern auch und gerade die Wege im erweiterten Umfeld der Einrichtungen.
- ein **Kreisverkehrprogramm** auflegen. Kreisverkehre werden bei Neuanlage von Kreuzungen und auch bei bestehenden Straßenschnittpunkten regelhaft geprüft.
- eine „**Beleuchtungsoffensive**“ gegen dunkle Ecken, Plätze, Straßen und Wege starten.

- In diesem Rahmen sollen unter anderem die Möglichkeiten der bedarfsorientierten, stromsparenden LED-Beleuchtung getestet sowie der Freischnitt an Verkehrsflächen intensiviert werden.
- den **Videoschutz** an Knotenpunkten sowie im Umfeld von Haltestellen und Bahnhöfen ausweiten.
- den **Videoschutz** an sowie im Umfeld von Parkhäusern und Fahrradabstellanlagen ausweiten.
- gezielt gegen das Parken in Zweiter-Reihe vorgehen.
- die Zahl der **Gehsteigabsenkungen** und **Querungshilfen** (für ältere sowie in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen) gezielt erhöhen.
- die Zahl der Ampeln mit Restzeitanzeige („**Countdown-Ampeln**“) für Fußgänger deutlich erhöhen.
- eine sich an Hamburger Betriebe richtende landeseigene Prämie zur Förderung der Nachrüstung von Bestands-Lkw mit **Abbiegeassistenzsystemen** auflegen.
- sämtliche **Lkw und Busse** ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht **im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg** und der städtischen Unternehmen (inkl. HOCHBAHN und VHH) **bis Ende 2019 mit einem Abbiegeassistenzsystem** ausstatten.
- bei allen Straßenbaumaßnahmen vorgeschaltete **Sicherheitsaudits** durchführen.
- eine stadtweit tätige **Taskforce** zur „**Bekämpfung von Unfallschwerpunkten**“ einrichten.
- die Polizei in die Lage versetzen, sowohl mit Blick auf den motorisierten als auch auf den nicht motorisierten Verkehr **mehr Großkontrollen, mehr mobile Verkehrskontrollen** und **mehr Verkehrssicherheitsaktionen** durchzuführen und die Ermittlungen bei Fahrzeug- und Fahrraddiebstählen zu intensivieren.

Handlungsfeld 6

Mehr Mobilität mit weniger Emissionen – Wie alternative Antriebe und schadstofffreie Fortbewegungsmittel wie das Fahrrad den Menschen und der Umwelt helfen können

Alternative Antriebsformen sind für die Gestaltung moderner Mobilität in einer Millionenmetropole wie Hamburg von überragender Bedeutung. Diese sind anders als klassische Verbrennungsmotoren ideal geeignet, das ungebrochene Bedürfnis der Menschen nach Mobilität einerseits und die Erfordernis der umweltverträglichen Fortbewegung andererseits in Einklang zu bringen.

Auch die Förderung alternativer Antriebsformen kann nur mit Angeboten und Anreizen zum Erfolg führen. Die CDU-geführte Bundesregierung hat dies bereits seit längerem verstanden und in den vergangenen Jahren mit der „Kaufprämie für E-Autos“ und dem „Bundesprogramm Ladeinfrastruktur“ wichtige Schritte in die richtige Richtung unternommen. Besondere Bedeutung hat in diesem Zusammenhang auch das vom Bund aufgelegte „Sofortprogramm Saubere Luft“. Im gesamten Förderzeitraum 2017-2020 wird Hamburg alleine hierüber rund 60 Millionen Euro, 169 Elektroautos und 116 Elektrobusse und zwei Sonderfahrzeuge erhalten.

Solche Maßnahmen müssen allerdings auch auf Landesebene durch zusätzliche Maßnahmen unterstützt werden, um ihre volle Wirkung entfalten zu können. Bislang ist vollkommen offen, ob aus den alternativen Antrieben in Hamburg doch noch eine Erfolgsgeschichte wird. Wichtig ist für uns als CDU, dass **die Förderung alternativer Antriebsformern bzw. alternativer Energien technologieoffen** geschieht.

*Unsere Ziele als **CDU** sind daher,*

- die Umstellung auf kohlenstofffreie Energieträger („Dekarbonisierung“) im Verkehrs- und Mobilitätsbereich grundsätzlich technologieoffen zu gestalten.

- eine flächendeckende Lade- und Tankinfrastruktur für batterie- und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge zu schaffen.
- dass 2025 mindestens jedes vierte neu in Hamburg zugelassene Kraftfahrzeug über einen Antrieb ohne CO₂-Emissionen verfügt.

Dazu werden wir...

- uns weiterhin für die Umsetzung jener Punkte unseres 2016 vorgestellten Radverkehrskonzeptes einsetzen, die bisher nicht umgesetzt wurden. Dazu zählen u.a.:
 - Die Einrichtung eines **Sonderfonds zum Ausbau und zur Sanierung von Radwegen**. Diese sollen in der Regel als Hochbord eingerichtet und vor Kreuzungen ausreichend früh in den Sichtbereich des motorisierten Verkehrs verschwenkt werden.
 - Die Einrichtung von **Fahrradschnellstraßen** bzw. Fahrradautobahnen, Potentialstrecken sind u.a. die Trasse der stillgelegten Bahnstrecke zwischen Hamburg-Ohlsdorf und Hamburg Ochsenzoll sowie die neue Trasse der verlegten Wilhelmsburger Reichsstraße.
 - Die umfassende **Ausweitung des Angebots an Fahrradstellplätzen an Aufkommensschwerpunkten** wie beispielsweise Schnellbahnhaltstellen, den Verkehrsknotenpunkten außerhalb der City, Einkaufszentren, Kinos, Hochschulen wenn möglich durch Fahrradstationen oder Fahrradgaragen. Letztere dienen zugleich der Diebstahlprävention.
- in der kommenden Wahlperiode an jeder Schnellbahnhaltstelle, jeder Busumsteiganlage sowie in jedem Stadtteilzentrum eine StadtRAD- und eine Fahrradservicestation einrichten.
- die Zahl der **Elektro-Ladepunkte** in Hamburg bis zum Jahr 2021 auf 3.000 erhöhen und hierbei einen klaren Schwerpunkt auf die Erhöhung der Zahl der Schnellladepunkte setzen.
- bis 2021 zehn **Wasserstofftankstellen** in Hamburg errichten.

- die Verbreitung von **Elektrokleinstfahrzeugen** (beispielsweise E-Kickboards, E-Skateboards, E-Longboards, E-Bikes und Monowheels) unterstützen.
 - Diese emissionsarmen Vehikel helfen auch bei der Überwindung der „letzten Meile“.
- in einem **Pilotprojekt** auf festgelegten Routen den Einsatz von **Flugtaxis** erproben.
- ein **Pilotprojekt zur Erprobung umweltfreundlicher Mobilitätsformen** in einem begrenzten Viertel in Ottensen unterstützen, welches durch ein umfangreiches Paket an Angeboten und Anreizen einen Verzicht auf das eigene Auto ermöglichen soll.
- die Nutzung von (nachgerüsteten) **Straßenlaternen als Ladepunkte** ermöglichen.
- die Errichtung privater Ladepunkte in Eigentümergemeinschaften erleichtern und uns auf Bundesebene für eine steuerliche Förderung einsetzen.
- im kommenden Jahrzehnt mit der Ausnahme bestimmter Rettungs- und Einsatzfahrzeuge sämtliche Fahrzeuge städtischer Stellen auf alternative Antriebe umrüsten.
- auf einem Testabschnitt in einem Pilotprojekt einen innovativen Radwegbelag („**Solarstraße**“) testen, der Strom erzeugen, den Weg beleuchten und bei Schnee und Eis beheizen kann.

Handlungsfeld 7

Unterwegs auf Flüssen und Fleeten – Wie Hamburg sein großes Potential bei der Beförderung auf dem Wasser endlich voll entfalten kann

Mobilität darf nicht nur mit zwei oder vier Rädern, mit oder ohne Motor, auf oder neben den Straßen gedacht werden. Mobilität muss weitergedacht werden. Dazu gehört, Hamburgs Rolle als „Wasserstadt“ stärker in den Fokus verkehrspolitischer Überlegungen zu rücken:

- Rund acht Prozent (= 61 km²) der gesamten Stadtfläche (= 755,1 km²) liegt „unter Wasser“. Deutschlandweit sind es nur 2,3 Prozent.¹²
- Dazu nehmen die landseitigen Bereiche des Hamburger Hafens mit 71 km² sogar knapp ein Zehntel der Stadtfläche ein.
- Die Gesamtlänge der Oberflächengewässer auf Hamburger Stadtgebiet beträgt 944 Kilometer, von denen immerhin 258 Kilometer bzw. 27 Prozent „schiffbar“ sind. Darunter sind vor allem die eine Länge von knapp 200 Kilometern umfassenden „Gewässer erster Ordnung“ wie Alster, Bille, Elbe und Este.

Angesichts dieser Zahlen ist unmittelbar klar, dass Hamburg sein Potential bei der öffentlichen Personenbeförderung mit den aktuell gerade einmal sechs Elb-Fährlinien im Dienste der HADAG bei Weitem nicht ausschöpft. Dies stößt bei den Menschen zunehmend auf Unverständnis. So hatte u.a. die von der CDU 2016 entfachte Diskussion über eine Wiederbelebung der Linienschifffahrt auf der Alster gezeigt, dass zahlreiche Menschen sich eine Ausweitung der zurzeit nur touristischen Zwecken dienenden Alsterschifffahrt als Ergänzung zu bestehenden, aber bereits aus- oder gar überlasteten Angeboten bei Bahnen und Bussen wünschen.

Viele Bürger und Fachleute glauben, dass eine Wiederbelebung des öffentlichen Nahverkehrs auf den schiffbaren Gewässern die Qualität der öffentlichen

¹² <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaeche/struktur-der-flaechennutzung#textpart-1>, letzter Zugriff: 23.4.19.

Verkehrsmittel insgesamt verbessern und für viele Menschen eine attraktive Ergänzung darstellen würde. Die Vorteile des öffentlichen Nahverkehrs auf der Außenalster liegen auf der Hand:

1. Im Vergleich zum Straßen- und Schienenbau sind die Investitionskosten vergleichsweise gering.
2. Zusätzliche Kapazitäten im morgigen- und abendlichen Berufsverkehr können geschaffen werden.
3. Es gibt keine Konflikte mit dem Individual- und dem Radverkehr und ganz neue Potentiale, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu verbinden.
4. Schiffe bzw. Fähren werden im Gegensatz zu Bahnen oder Bussen als deutlich angenehmer empfunden und haben oftmals eine höhere Akzeptanz. Das erhöht die Chance, Fahrgäste zu gewinnen, die bisher das Auto benutzen.

Doch selbst beim Güterverkehr auf der Elbe und ihren Seitenarmen bestehen noch Ausbaupotentiale. Sogenannte „Container-Taxis“ bieten die Möglichkeit, Standardcontainer umweltfreundlich und ohne zusätzliche Belastung für das Straßennetz zu transportieren. Das immense Entwicklungspotential zeigt sich unter anderem dadurch, dass sich das Transportvolumen der „Container Taxi“-Sparte der Hamburger Eckelmann Gruppe im Geschäftsjahr 2018 im Vorjahresvergleich fast verdoppelt hat und für das laufende Jahr weitere, deutliche Steigerungen erwartet werden¹³. Umwelt- wie mobilitätsfreundliche Potentiale wie diese müssen weiter gedacht und genutzt werden.

*Unsere Ziele als **CDU** sind daher*

- die Etablierung weiterer öffentlicher Verkehrsangebote auf den schiffbaren Gewässern als wahrnehmbare Größe im Verkehrsmittelmix der Stadt und als leistungsfähiges Angebot für Pendler.
- die Verdoppelung der heutigen Fahrgastzahl des ÖPNV auf dem Wasser (acht bis neun Millionen HADAG-Fahrgäste jährlich) bis 2025.

¹³ <https://www.hafen-hamburg.de/de/news/container-taxi-auf-wachstumskurs-im-hamburger-hafen---36188>, letzter Zugriff: 24.04.19.

- die absolute und relative Steigerung des Hafenhinterlandverkehrs auf dem Wasser.

Dazu werden wir...

- neue **HVV-Linien** auf dem Wasser einrichten, u.a.
 - eine direkte Fährverbindung zwischen den Landungsbrücken und dem Airbus-Werk in Finkenwerder.
 - eine Fährverbindung auf der Norderelbe von den Norderelbbrücken (inkl. einer P+R-Anlage hinter dem Dreieck HH-Südost) über die neue S- und U-Haltestelle Elbbrücken und die Landungsbrücken bis Finkenwerder.
 - eine Fährverbindung auf der Süderelbe von Harburg über die Containerterminals und die Landungsbrücken, bis zur neuen S- und U-Haltestelle Elbbrücken.
- ein Pilotprojekt zur Wiederbelebung des **Linienbetriebs auf der Alster** starten.
- eine **Initiative für mehr Container-Taxis im Hamburger Hafen** starten um den Lkw-Verkehr zu reduzieren.
- sämtliche HADAG-Fähren sowie die Fähranleger mit WLAN ausstatten.
- die Möglichkeiten der **Verlagerung von Schwertransporten von der Straße aufs Wasser** prüfen.