

## 1 **Damit Hamburg in Bewegung bleibt - Für eine** 2 **fortschrittliche Verkehrspolitik**

### 3 4 I. Wo wir stehen

5  
6 In der globalisierten, hochentwickelten und schnelllebigen Welt des 21. Jahrhunderts ist  
7 Mobilität ein Bedürfnis, dessen Bedeutung für die Menschen von Tag zu Tag steigt.  
8 Mobilität ist zentrale Voraussetzung sowohl für eine hohe Lebensqualität, als auch für  
9 eine starke Wirtschaft vor Ort. In der Zukunftsplanung von Städten spielen  
10 Fortbewegung und Verkehr daher eine zunehmend wichtige Rolle. Dies gilt  
11 insbesondere für Städte wie Hamburg, deren wirtschaftliche und soziale Bedeutung eng  
12 mit ihrer Rolle als Verkehrsknotenpunkt zusammenhängt. Hamburg fortschrittlich zu  
13 gestalten setzt daher auch eine Verkehrspolitik voraus, die nicht nur auf der Höhe  
14 unserer Zeit ist, sondern die auch an zukünftigen Bedürfnissen, Herausforderungen und  
15 Entwicklungen ausgerichtet ist.

16  
17 Hamburgs heutiger Verkehr orientiert sich größtenteils noch immer an der Konzeption  
18 der Nachkriegszeit. Der Aufstieg des PKW als alltägliches Verkehrsmittel führte sowohl  
19 beim Wiederaufbau, als auch bei der Erschließung neuer Stadtviertel, wie etwa der City  
20 Nord, zum Bau breiter Verbindungsstraßen und Autobahnen, die schneisenartig das  
21 Stadtbild veränderten. Die Entwicklung Hamburgs zur Autostadt erfolgte spiegelbildlich  
22 zur wachsenden Verfügbarkeit und Nutzung von Autos. Ausgangspunkt hierbei war ein  
23 stetiges Ansteigen des PKW-Verkehrs. Noch im aktuellen Verkehrsentwicklungsplan aus  
24 dem Jahr 2000 wird von einem Anstieg sowohl der Anzahl von PKW pro  
25 EinwohnerInnen, als auch der innerstädtischen PKW-Fahrten pro Tag ausgegangen.

26  
27 Doch Mobilität befindet sich im Wandel, auch und gerade innerhalb von Städten. Die  
28 Entwicklung neuer Fortbewegungsmöglichkeiten, das steigende Bedürfnis nach flexibler  
29 Lebensgestaltung, ein stärkeres Umweltbewusstsein und vor allem auch finanzielle  
30 Erwägungen führen zu einer Veränderung in der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung,  
31 dem sog. „Modal Split“. Ebenso groß ist der Einfluss technischer und ökonomischer  
32 Innovationen, wie etwa von Leihsystemen, Smartphones oder der Elektromobilität auf  
33 unser Mobilitätsverhalten. Hamburg als moderne Metropole zu gestalten, erfordert  
34 daher auch eine entsprechende Entwicklung von Infrastruktur und  
35 Mobilitätsangeboten, um den sich wandelnden Bedürfnissen nachzukommen.

36  
37 Gleichzeitig steht Hamburg als wachsende Metropole vor großen verkehrspolitischen  
38 Herausforderungen. Im Jahr 2030 werden voraussichtlich 1,9 Millionen EinwohnerInnen  
39 in Hamburg leben. Das sind knapp 100.000 Menschen mehr, die in Hamburg wohnen,  
40 arbeiten, ihre Freizeit verbringen und sich vor allem bewegen wollen. Auch führt die  
41 durch das Bevölkerungswachstum notwendige bauliche Verdichtung unserer Stadt  
42 dazu, dass immer weniger Raum für Verkehr zur Verfügung steht. Stellen wir uns dieser  
43 Entwicklung nicht, werden Knotenpunkte zu Engpässen und führen im schlimmsten Fall  
44 zum Verkehrsinfarkt. Neben der Verengung gilt es auch, die Belastung durch Verkehr zu  
45 reduzieren. Der Klimaschutz erfordert einen sparsameren Umgang mit Energie. Aber  
46 auch unser Lebensumfeld vor Ort wird durch Lärm oder Feinstaub in einem höchst  
47 ungesunden Maß belastet. Und schließlich steht der Verkehr in Hamburg auch vor  
48 sozialpolitischen Herausforderungen. Denn Mobilität ist eine Frage des Geldes und des

49 Bildungsstands. So korreliert etwa die Länge der durchschnittlich zurückgelegten  
50 Tagesstrecke stark mit der Höhe des persönlichen Einkommens.

51

52

53 II. Wohin wir wollen

54

55 Der Stadtverkehr der Zukunft muss sich für uns an drei Kriterien messen lassen: Er muss  
56 nachhaltig, gerecht und leistungsstark sein.

57

58 Nachhaltiger Verkehr kann und sollte auf vielfältige Weise erreicht werden. Wir wollen,  
59 dass Hamburg stets Vorreiter im Anbieten und Nutzen von modernen,  
60 ressourcenschonenden und emissionsarmen Technologien zur Fortbewegung ist. Auch  
61 wollen wir, dass unsere Infrastruktur und die Leitung des Verkehrs in Hamburg  
62 zukunftsorientiert geplant und ausgebaut werden, um den genannten  
63 Herausforderungen der wachsenden und pulsierenden Metropole, die wir uns  
64 wünschen, gerecht zu werden. Und nicht zuletzt gilt es, Wege zu verkürzen und  
65 vermeidbaren Verkehr zu minimieren. Wir wollen die Nahmobilität in Hamburg durch  
66 gut vernetzte, durchmischte und umfassend versorgte Quartiere stärken. Stadtplanung  
67 und Verkehrspolitik sind für uns nicht nur in diesem Sinne zwei Seiten ein und derselben  
68 Medaille und müssen entsprechend aus einem Guss betrieben werden.

69

70 Gerechter Verkehr, wie wir ihn uns wünschen, ist nicht vom Kampf, sondern vom  
71 Miteinander gekennzeichnet. Dem liberalen Anspruch unserer Stadt entsprechend,  
72 muss die Wahl des Fortbewegungsmittels stets eine freie Entscheidung der BürgerInnen  
73 sein. Damit einher geht jedoch auch die Verantwortung aller VerkehrsteilnehmerInnen.  
74 Der öffentliche Raum, in dem Verkehr sich abspielt, ist begrenzt und soll dennoch allen  
75 gleichberechtigt offen stehen. Dies erfordert Rücksicht und Regeln. Aber auch das  
76 Tragen von Kosten und Lasten, die durch Verkehr entstehen, muss gerecht erfolgen und  
77 sollte sich so stark wie möglich am Verursacherprinzip orientieren. Verkehr muss zudem  
78 sozial gerecht sein. Mobilität ist Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und  
79 muss daher allen BürgerInnen unserer Stadt so weit es geht ermöglicht werden. Dies  
80 beinhaltet die Förderung kostengünstiger Verkehrsmittel genauso wie die Stärkung des  
81 Öffentlichen Personennahverkehrs.

82

83 Darüber hinaus muss der Verkehr in Hamburg auch leistungsstark sein. Menschen  
84 sollen in unserer Stadt so schnell, so flexibel und so bequem wie möglich von einem Ort  
85 zum anderen kommen. Dies gilt für den Personen-, wie für den Wirtschaftsverkehr. Wir  
86 brauchen gut aufeinander abgestimmte Verkehrsnetze, die auch bei außergewöhnlicher  
87 Belastung einen zügigen Verkehrsfluss sicherstellen können. Dies erfordert in unseren  
88 Augen eine stärkere zentrale Koordination des Verkehrs in unserer Stadt. Zwar halten  
89 wir Subsidiarität in der Detailplanung weiterhin für notwendig. Jedoch hört  
90 Verkehrsplanung in den allerwenigsten Fällen an der Bezirksgrenze auf. Ein weiteres Ziel  
91 Hamburgischer Verkehrspolitik muss die Förderung der Multimodalität durch ein  
92 möglichst breites Angebot an Verkehrsmitteln in der Stadt sein. Hamburg muss stets  
93 offen für neue Ideen und Konzepte sein und entsprechend flexibel sollte auch unsere  
94 Infrastruktur ausgestattet sein.

95

96

97 III. Der ÖPNV – Die Zukunft des modernen Großstadtverkehrs

98

99 Wir sehen im ÖPNV die größten Potenziale zur Abwicklung des großstädtischen  
100 Verkehrs. Daher soll dem ÖPNV bei der Verkehrsentwicklung in Hamburg oberste

101 Priorität zukommen. Fortschritte im ÖPNV sind unumgänglich, um Hamburgs Verkehr  
102 nachhaltig, gerecht und leistungsstark zu organisieren. Damit dies gelingt, sind  
103 allerdings diverse Maßnahmen notwendig, die kurz-, mittel- und langfristig zu  
104 diskutieren und umzusetzen sind:

105

106 Eine Überarbeitung des Tarifsystems des Hamburger ÖPNV ist zwingend erforderlich.  
107 Erschwingliche Fahrkartenpreise sollen Anreize schaffen, vom PKW auf den ÖPNV  
108 umzusteigen. Zugleich bedarf es einer grundlegenden Vereinfachung. Dies gilt  
109 insbesondere für die Einzelfahrscheine. Hamburg bietet mit der Kurzstrecke eine  
110 attraktive Lösung für Fahrgäste, die nur kurze Strecken zurücklegen. Jedoch ist das  
111 Prinzip unübersichtlich und unverständlich: Derzeit muss ein Kunde an jeder Station  
112 prüfen, ob und wie weit er mit einem Kurzstreckenticket noch fahren darf. Denn das  
113 Ticket gilt nur innerhalb einer Tarifzone. Das führt dazu, dass das Kurzstreckenticket je  
114 nach Strecke mal eine Station, mal sechs Stationen umfasst. Wir fordern eine  
115 Vereinfachung des Kurzstreckentarifs anhand der Regel „Kurzstrecke = X Stationen“,  
116 sowie eine bessere Erläuterung für KundInnen. Darüber hinaus fordern wir die  
117 Abschaffung der Tarifklasse „Nahbereich“. Diese scheint insgesamt wenig genutzt und  
118 ist ebenso unklar ausgestaltet wie die „Kurzstrecke“. Zudem droht die Gefahr von  
119 Verwechslungen. Stattdessen fordern wir eine Absenkung des Preises für das Ticket  
120 „Großbereich Hamburg“ auf 2,40 €. Dieser Preis läge genau zwischen dem Preis für  
121 Nahbereich und Großbereich und ist vergleichbar mit den Preisen für Großbereich-  
122 Tickets in anderen deutschen Großstädten.

123

124 Ebenfalls abzuschaffen ist der Zuschlag für Schnellbusse. Diese bedienen wichtige  
125 Verbindungen, werden aber aufgrund des Zuschlags kaum frequentiert. Weder halten  
126 wir dies für effizient, noch sehen wir eine Verbesserung im Vergleich zum gewöhnlichen  
127 Busverkehr, der die Gebühr rechtfertigen könnte. Zudem werden durch den  
128 Kostenaufschlag Menschen, die im Außenbereich Hamburgs leben, benachteiligt.  
129 Außerdem sollte mit dem umliegenden Bundesländern und deren Verkehrsverbänden  
130 versucht werden, im Interesse der „Metropolregion Hamburg“ an einer Vereinfachung  
131 des Regionalverkehrs zu arbeiten. Auch hier sind die Tarife oft unübersichtlich und durch  
132 den Wechsel der Verkehrsverbände unnötig kompliziert.

133

134 Ein wichtiger Bestandteil des ÖPNV sind die schienengebundenen  
135 Verkehrsverbindungen durch U- und S-Bahn. Wir sprechen uns daher für einen Ausbau  
136 des Netzes der U- und S-Bahnen aus, um es leistungsfähiger und attraktiver zu machen.  
137 Dies gilt insbesondere für die Ballungszentren in den Randgebieten. Die U4 muss bis  
138 nach Wilhelmsburg gebaut werden. Diese Verbindung sollte nach dem „Sprung über die  
139 Elbe“ innerhalb eines einzigen Bauabschnitts und nicht sukzessive fertiggestellt werden.  
140 Ebenfalls erforderlich ist der baldige Bau der Linie S4 nach Ahrensburg sowie der Ausbau  
141 der AKN Strecke.

142

143 Auch die Hamburger Buslinien leisten einen wichtigen Beitrag zur Attraktivität des  
144 ÖPNV. Busse werden von den Menschen als direkte Verbindung zum Arbeitsplatz, zur  
145 Schule und Universität genutzt, aber von vielen Menschen auch als Zubringer zur U- / S-  
146 Bahnhaltestelle und damit zum Zielort.  
147 Das Busbeschleunigungsprogramm zeigt, dass der Senat sich der Bedeutung der Busse  
148 als Transportmittel bewusst ist. Dies begrüßen wir ausdrücklich. Wir halten das  
149 Busbeschleunigungsprogramm für einen richtigen, wichtigen und wegweisenden ersten  
150 Schritt. Durch die relativ kurze Planungs- und Umsetzungszeit kann nur so der  
151 gegenwärtige Bedarf an effizienteren Verbindungen auf den entsprechenden Strecken  
152 zeitnah gedeckt werden. Dennoch muss auch im Busverkehr weitergedacht werden.

153

154 Um die Nutzung der Busse attraktiver zu machen, ist eine Optimierung des  
155 Buslinienangebots wünschenswert. Viele Linien führen im Innenstadtbereich  
156 sternförmig auf das Rathaus zu. Querverbindungen wie die Linien 20 oder 25 sind dabei  
157 trotz starker Nachfrage eher die Ausnahme. Wir fordern daher einen Ausbau der  
158 Ringverbindungen. Da viele Menschen viele verschiedene Buslinien benutzen, ist es  
159 außerdem erforderlich, eine Busnetzkarte zu erstellen und diese in allen Bussen, im  
160 Internet und an HVV-Servicestationen zugänglich zu machen. Als vergleichbare Vorlage  
161 kann der Netzplan der U- und S-Bahnen sowie der AKN gesehen werden, wie er in allen  
162 Bahnen zu finden ist.

163

164 Auch vermeintliche Kleinigkeiten sind entscheidend für der Frage, ob Menschen den  
165 ÖPNV nutzen: Wir sprechen uns für eine Verbesserung der Wartehäuschen aus. Dazu  
166 gehört es zunächst, flächendeckend Wartehäuschen zu installieren. Zu oft sind  
167 Busstationen bloße Wartestellen ohne oder mit unzureichender Überdachung und  
168 Sitzgelegenheiten. Zudem sollte der Ausbau der elektronischen Anzeigetafeln  
169 vorangetrieben werden.

170

171 Eine Diskussion über den ÖPNV in Hamburg ist immer auch von der Frage nach einer  
172 Stadtbahn geprägt. Die bisherigen Pläne zum Bau einer Stadtbahn sind gescheitert und  
173 wurden daher zurecht verworfen. Die ursprünglich vorgeschlagene Strecke war gleich in  
174 mehrerer Hinsicht ungeeignet: Sie war hinsichtlich der Streckenführung nicht attraktiv  
175 genug und war in der Trassenführung zu eng ausgelegt. Dies führte zu Protesten in der  
176 Anwohnerschaft und zu erheblichen Zweifeln am prognostizierten Kosten-Nutzen-  
177 Verhältnis.

178 Dennoch sollte aus unserer Sicht die Option einer Stadtbahn auf lange Sicht nicht durch  
179 Denkverbote aus der Welt geschafft werden. Die Stadtbahn bietet eine leistungsstarke  
180 und umweltfreundliche Alternative, weshalb uns eine ergebnisoffene Befassung mit  
181 dem Thema sinnvoll erscheint. Diese Diskussion setzt jedoch dreierlei voraus: Erstens  
182 sollte sich die Streckenführung ausschließlich nach dem dringendsten Bedarf richten.  
183 Dies wäre in unseren Augen derzeit auf der stark frequentierten Buslinie 5, sowie im  
184 Bereich der Arenen im Volkspark gegeben. Zweitens sollte vor der Realisierung einer  
185 Stadtbahn umfassend geprüft werden, inwiefern vorhandene Infrastruktur, etwa die  
186 der Busspuren, genutzt werden kann. Vor allem aber müssen drittens im Vorhinein die  
187 Kosten einer Stadtbahn realistisch und exakt berechnet werden und im Verhältnis zum  
188 Nutzen abgewogen werden. Hierbei darf unter keinen Umständen der Wunsch den Preis  
189 diktieren. Unverhältnismäßige und durch eine langfristige Planung vermeidbare  
190 Kostensteigerungen wie Hamburg (und andere Großstädte) sie zurzeit bei anderen  
191 Großprojekten erleben, müssen ausgeschlossen sein.

192

193 Der Hamburger ÖPNV soll allen Hamburgerinnen und Hamburger offenstehen.  
194 Insbesondere für ältere Menschen, Menschen mit Behinderung, und Familien mit  
195 Kinderwagen ist daher die Barrierefreiheit des ÖPNV ein zentrales Anliegen. Diese kann  
196 nur erreicht werden, wenn möglichst alle Bahnstationen ohne Treppen (also mit  
197 Aufzügen) zugänglich sind und in Bussen der Einstieg für Rollstuhlfahrer vereinfacht  
198 wird. Zu oft kommt es vor, dass Rollstuhlfahrer in einem Bus nicht mitgenommen  
199 werden, weil dieser überfüllt ist. Darüber hinaus muss in dem Platzkonzept des ÖPNV  
200 Raum für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen etc. eingeplant werden, um eine gegenseitige  
201 Behinderung wie sie momentan häufig in den U-Bahnen vorkommt zu beseitigen.

202

203 All dies soll helfen, den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu machen und noch stärker  
204 in allen gesellschaftlichen Schichten unserer Stadt zu etablieren. Wer Hamburg  
205 bewegen will, braucht einen starken ÖPNV.

206

207

#### 208 IV. KFZ-Verkehr in Hamburg - Individuell und leistungsstark

209

210 Hamburg ist eine Großstadt. Wie jede Großstadt prägen Kraftfahrzeuge auch das  
211 Hamburger Stadtbild maßgeblich. Wenngleich der KFZ-Verkehr statistisch in den letzten  
212 Jahren keine nennenswerten Zuwächse mehr verzeichnet, so ist er dennoch weit  
213 verbreitet und wichtig für viele HamburgerInnen, vor allem für das Wirtschaftsleben  
214 unserer Stadt. Dennoch stoßen unsere Straßen an die Grenzen ihrer Kapazität. Über kurz  
215 oder lang kommt unsere Stadt an einer Reduzierung des KFZ-Verkehrs zugunsten  
216 anderer Verkehrsmittel nicht vorbei. Wir halten es dennoch für unrealistisch und nicht  
217 sinnvoll, den KFZ-Verkehr durch Repressionen oder geringere Investitionen unattraktiv  
218 zu machen. Die Hamburger/innen werden ihren PKW nur dann stehen lassen, wenn  
219 andere Verkehrsmittel attraktiver werden, nicht weil ihnen das Autofahren erschwert  
220 wird. Zudem hätte dies erhebliche Auswirkungen auf den Geschäftsverkehr in Hamburg,  
221 der einen hohen Anteil am KFZ-Aufkommen in unserer Stadt hat. Vielmehr müssen  
222 unsere Straßen regelmäßig instandgesetzt werden. Angesichts des massiven  
223 Substanzverlustes geht für uns der Erhalt von bestehenden Straßen klar dem Bau neuer  
224 Straßen vor. Auch muss Hamburg neuen Entwicklungen offen stehen: So zeigt der Erfolg  
225 von car-sharing-Projekten, dass die Benutzung eines KFZ für Viele ein hohes Gut ist. Car-  
226 Sharing zeigt aber auch, dass insbesondere unter jungen Menschen ein Wandel weg  
227 vom Besitz hin zum Nutzen stattfindet. Auch dies führt zu einem Rückgang der  
228 Fahrzeuge insgesamt und ist daher von Seiten der Stadt und ihren Unternehmen  
229 fördernd zu begleiten.

230

231 Wir wollen, dass in Hamburg alle VerkehrsteilnehmerInnen gleichberechtigt sind.  
232 Gerechte Verkehrspolitik heißt auch, den vorhandenen Straßenraum gerecht aufzuteilen,  
233 auch wenn hierbei die Aspekte der Machbarkeit und Effektivität zu berücksichtigen sind.  
234 Im Sinne einer gerechten Verkehrspolitik lehnen wir die Einführung einer City-Maut  
235 strikt ab. Diese wäre eine klare Benachteiligung von PKW-NutzerInnen und ist  
236 außerdem sozial äußerst fragwürdig: Autofahren ist für viele Menschen (z.B. für größere  
237 Besorgungen und Familien mit Kindern) unumgänglich. Dabei lehnen wir es ab, dass  
238 sich nur Besserverdienende den Weg in die Innenstadt leisten können und andere von  
239 einer City-Maut abgeschreckt werden. Außerdem führt eine City-Maut zu  
240 Ausweichverkehr, der die Nebenstraßen übermäßig belastet.

241

242 Dennoch müssen wir uns mit den Auswirkungen von PKWs auf Umwelt und Sicherheit  
243 innerhalb der Städte auseinandersetzen. Verschiedene VerkehrsteilnehmerInnen  
244 fordern, den innerstädtischen Verkehr auf Tempo 30 zu begrenzen. Dies wird begründet  
245 mit einem nachweisbaren Rückgang an schweren Unfällen sowie durch eine Reduktion  
246 des Treibstoffverbrauchs und der Feinstaubbelastung im Zuge der Einführung von "30er  
247 Zonen". Eine grundsätzliche Beschränkung auf 30 km/h lehnen wir ab. Gerade auf gut  
248 ausgebauten Hauptverkehrsstraßen fahren Kraftfahrzeuge am effizientesten bei  
249 Geschwindigkeiten um 50 km/h. Allerdings sprechen wir uns für eine Umkehrung  
250 des bisher bestehenden Regel-Ausnahmeverhältnisses aus. So gilt bislang auf  
251 innerstädtischen Straßen die Regelgeschwindigkeit 50 km/h. Es muss begründet  
252 werden, warum die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren ist. Wir fordern 30 km/h  
253 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit und entsprechend eine notwendige  
254 Begründung zur Erhöhung auf 50 km/h. Dies führt dazu, dass auf vielen Straßen die



255 bestehenden Tempovorgaben unverändert bleiben, jedoch der Blick auf die  
256 Tempovorgaben verändert wird. So sollte grundsätzlich gelten: Unter Berücksichtigung  
257 der Aspekte Immissionsschutz und Verkehrssicherheit gilt innerstädtisch die  
258 Regelgeschwindigkeit 30 km/h. Sind diese Aspekte berücksichtigt, kann die  
259 Höchstgeschwindigkeit entsprechend erhöht werden. Von dieser Regelung ausdrücklich  
260 ausgenommen sind Bundes- und Hauptverkehrsstraßen.

261  
262 Wer mit dem KFZ fährt, benötigt auch einen Parkplatz. Nach der Studie "Mobilität in  
263 Deutschland" steht ein PKW in Deutschland pro Tag im Schnitt 22 Stunden und 48  
264 Minuten. Dies führt zu einem enormen Verbrauch an öffentlichem Raum innerhalb der  
265 Städte. Besonders eklatant ist die Situation in den Quartieren. AnwohnerInnen finden in  
266 der Nähe ihres Wohnorts kaum mehr einen Parkplatz, obgleich in vielen Straßen  
267 Fahrzeug an Fahrzeug gereiht ist. Falschparkende blockieren zudem oftmals Geh- und  
268 Radwege und behindern auch den motorisierten Verkehr. Eine Verstärkung der  
269 Parkkontrollen ist genauso notwendig wie ein umfassendes Parkraumkonzept. Im  
270 Bereich der Quartiere ist etwa an eine Ausweitung der Anwohnerparkplätze oder den  
271 Bau von Quartiersparkhäusern (ober- / unterirdisch) zu denken. Im innerstädtischen  
272 Bereich muss zumindest innerhalb des Ring 1 der Parkraum vollständig bewirtschaftet  
273 werden. Nötig ist hierfür auch ein Wandel im Bewusstsein der BürgerInnen. Wer das  
274 Auto im öffentlichen Raum parkt, verbraucht Platz der Allgemeinheit. Dieses "zum  
275 Nulltarif" zu erhalten, sollte nicht als selbstverständlich angesehen werden. Für eine  
276 möglichst sozialverträgliche Bewirtschaftung, ähnlich wie in Kiel, setzen wir uns ein.

277  
278 Dennoch sind gerade PendlerInnen und Menschen aus den Randgebieten auf ihren PKW  
279 bei Fahrten in die Innenstadt angewiesen. Dem ist durch einen Ausbau des „Park and  
280 Ride“ (P+R) Programms zu begegnen. Der Ausbau von P+R-Plätzen kann für viele  
281 Menschen ein Anreiz sein, das Fahrzeug am Bahnhof stehen zu lassen und auf den  
282 ÖPNV zu wechseln. Derzeit gibt es in Hamburg ca. 20.000 P+R-Parkplätze. Der ADAC  
283 fordert den Ausbau auf 30.000 Plätze (+50%) bis 2020. Wir halten P+R-Plätze für  
284 notwendig, da es sowohl den KFZ-Verkehr optimiert als auch den ÖPNV unterstützt. Sie  
285 müssen daher ausgebaut werden.

286  
287 Das Hamburger Stadtbild wird auch von Baustellen geprägt. Teilweise bestehen diese  
288 aufgrund von Straßensanierung. Wir freuen uns, dass der Senat jährlich 88 Millionen  
289 Euro für die Sanierung von Straßen zur Verfügung stellt. Berücksichtigt werden muss  
290 allerdings, dass zwei Drittel aller Baustellen durch Leitungsarbeiten verursacht werden.  
291 Diese sind aufgrund von rechtlichen Ansprüchen der beteiligten Unternehmen kaum zu  
292 koordinieren und damit von der Stadt Hamburg nur eingeschränkt zu verantworten. Wir  
293 fordern bundesgesetzliche Regeln, die gewährleisten, dass Leitungsarbeiten unter den  
294 Anbietern sowie mit den örtlichen Einrichtungen des Straßenbaus vorab koordiniert  
295 werden, damit nicht unmittelbar aufeinanderfolgende Arbeiten am selben Stück Straße  
296 stattfinden. Auch über Sperrzeiten nach Ablauf getätigter Straßenbauarbeiten ist  
297 nachzudenken.

298  
299 Die Baustellenkoordinierung bietet auch in anderen Bereichen  
300 Optimierungsmöglichkeiten. Wir fordern bei größeren Bauarbeiten frühzeitige Hinweise  
301 und eine entsprechend umfassend Ausschilderung möglicher Umleitungsstrecken.  
302 Außerdem ist eine bessere Absprache zwischen Bezirken, der BWVI und den  
303 Unternehmen des ÖPNV nötig. Fällt wegen Bauarbeiten z.B. eine Bahnlinie aus und wird  
304 ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingesetzt, so muss dies vorher abgesprochen  
305 werden, damit in diesem Bereich möglichst parallel keine Straßenbauarbeiten  
306 stattfinden. Ebenso ungünstig sind parallel laufende Bauarbeiten an Autobahnen

307 (Zuständigkeit beim Bund), Hauptverkehrsstraßen (Zuständigkeit FHH) und  
308 Bezirksstraßen (Zuständigkeit beim Bezirk), insbesondere wenn dadurch  
309 Ausweichstrecken blockiert werden.

310  
311 Wir setzen uns für Maßnahmen ein, die den Verkehrsfluss auf Hamburgs Straßen  
312 optimieren. Dabei ist z.B. an den Ausbau der Grünen-Welle-Schaltungen zu denken. Auf  
313 diese Grüne-Welle kann mit Schildern „Grüne Welle bei 50 km/h“ hingewiesen werden.  
314 So wird nicht nur unnötiges Anfahren und Lärm vermieden, sondern auch für  
315 AutofahrerInnen ein Anreiz geschaffen, sich an vorgegebene Geschwindigkeiten zu  
316 halten. Zur Erhöhung des Verkehrsflusses ist auch der Ausbau von Kreisverkehren in  
317 Erwägung zu ziehen. Diese sind in der Anschaffung teuer, haben jedoch niedrige  
318 Betriebskosten. Die Voraussetzungen für einen Kreisverkehr sind ein passendes  
319 Verkehrsaufkommen an KFZ-Bewegungen und der gleichmäßige Zu- und Abfluss des  
320 Verkehrs von allen Ästen des Kreisverkehrs. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, können  
321 Kreisverkehre zur Optimierung des fließenden Verkehrs einen wesentlichen Beitrag  
322 leisten.

323  
324 Neben der Optimierung des Verkehrs muss auch die technische Optimierung von  
325 Kraftfahrzeugen im Mittelpunkt stehen. Um sowohl die CO2-Emissionen als auch die  
326 Lärmbelastung in Hamburg zu drosseln, ist die Elektromobilität eine Technologie die in  
327 Zukunft nicht nur weiter entwickelt, sondern auch bereits eingesetzt werden muss.  
328 Alltagsfahrten sind vom jetzigen Entwicklungsstand her problemlos möglich. Aufgrund  
329 der (noch) hohen Anschaffungskosten muss die Politik hier aber Anreize schaffen um die  
330 Elektromobilität zu fördern. Dies kann über Steuererleichterungen oder -befreiungen,  
331 Subventionen oder auch kostenloses Parken im Innenstadtbereich geschehen. Bei den  
332 Parkplätzen kann über eine Privilegierung durch ein alleiniges Parkrecht auf sog. E-  
333 Parkplätzen in Verbindung mit einer kostenlosen Lademöglichkeit ein weiterer Anreiz  
334 geschaffen werden. Die bereits bestehenden rund 100 E-Parkplätze deshalb weiter  
335 ausgebaut werden. Darüber hinaus muss der Ausbau der Ladestationen auch in den  
336 privaten Bereich ausgedehnt werden und im Zuge der Wohnungsbauoffensive des  
337 Senats in die Stadtentwicklungsplanung einbezogen werden. Elektrofahrzeuge sollen  
338 darüber hinaus in die Fahrzeugflotten der Stadt, bei Taxen und bei den Car-Sharing-  
339 Angeboten aufgenommen werden. So sorgt man im Rahmen von breiten  
340 Nutzungsmöglichkeiten dafür, dass Elektromobilität keine Fortbewegung für lediglich  
341 privilegierte Menschen wird und sich die Verbreitung der Elektrofahrzeuge beschleunigt.  
342 Neben dem Einsatz der Elektromobilität in kleinen KFZ darf hier auch größer gedacht  
343 werden. Auch im Wirtschaftsverkehr, insbesondere im Hafen und am Flughafen, soll der  
344 Einsatz der Technologie eingehend geprüft und nach Möglichkeit eingesetzt werden.  
345 Nur mit der Nutzung der gesamten, breiten Palette an Einsatzmöglichkeiten kann das  
346 Ziel erreicht werden, bis 2020 40% der jährlichen CO2-Emissionen einzusparen.

347  
348

#### 349 V. Radverkehr in Hamburg - umweltschonend, preiswert und gesund

350

351 Kaum ein Verkehrsmittel hat in den vergangenen Jahren einen stärkeren Aufschwung  
352 im innerstädtischen Verkehr erlebt als das Fahrrad. Einst nur Hobbygegenstand und  
353 Sportartikel nutzen viele Menschen das Fahrrad als alltägliches Fortbewegungsmittel in  
354 der Stadt -Tendenz steigend. Hamburg als moderne Metropole sollte diese Entwicklung  
355 aufnehmen. Denn das Fahrrad ist in vielerlei Hinsicht ein Gewinn. Es verbraucht so gut  
356 wie keinen öffentlichen Raum, es ist je nach Modell erschwinglich in Anschaffung und  
357 Unterhalt, es ist beinahe emissionsfrei und fördert die Gesundheit. Ziel der Entwicklung  
358 des Radverkehrs in Hamburg muss sein, dass das Rad als vollwertiges Verkehrsmittel

359 und RadfahrerInnen als vollwertige VerkehrsteilnehmerInnen wahrgenommen und  
360 akzeptiert werden.

361

362 Hierzu gehört zunächst der Ausbau des Verkehrsnetzes für RadfahrerInnen.

363 Mittelfristiger Anspruch muss ein leistungsfähiges und umwegefreies Netz sein, das  
364 Quartiere verbindet, Knoten- und Zielpunkte wie die Innenstadt oder den Uni-Campus  
365 anschließt und jeden Bedarf abdeckt. Dazu gehören nicht nur funktionsfähige, einfache  
366 Radwege, sondern auch neu zu schaffende, breit ausgebaute Radschnellwege nach  
367 Kopenhagener Vorbild, die insbesondere für BerufspendlerInnen attraktiv sind. Das  
368 bislang geplante Véloroutennetz muss zügig fertiggestellt und anschließend erweitert  
369 werden. Neben dem Hauptverkehrsnetz soll aber auch das Radfahren innerhalb der  
370 Quartiere gefördert werden. Auch hier gilt es RadfahrerInnen als gleichberechtigte  
371 VerkehrsteilnehmerInnen zu etablieren. Dies beinhaltet eine gemeinsame Nutzung der  
372 Straßen durch KFZ-FahrerInnen und RadfahrerInnen, wo immer es möglich ist. Wir  
373 fordern daher, außerhalb der Hauptverkehrsstraßen eine Radwegebenutzungspflicht nur  
374 in absoluten Ausnahmefällen auszusprechen. Und auch auf Straßen, in denen der  
375 motorisierte Verkehr vom Radverkehr getrennt wird, sollte möglichst auf schlecht  
376 einsehbare, oftmals zugeparkte und von FußgängerInnen viel frequentierte  
377 Hochbordradwege zugunsten von Radfahr- bzw. Schutzstreifen auf der Fahrbahn  
378 verzichtet werden. Das Hauptverkehrsnetz sollte indes für PKW und Fahrräder so weit  
379 wie möglich getrennt aufgebaut sein, ohne jedoch eine der beiden Gruppen durch  
380 unnötige Umwege zu belasten. Diese Trennung sollte durch Hochbordradwege auf der  
381 einen Seite und eine Priorisierung des Radverkehrs auf der anderen Seite, etwa durch  
382 einen Ausbau von Fahrradstraßen, dann auch erkennbar und konsequent vollzogen  
383 werden. Letztlich muss dem Radverkehrsfluss auch im Rahmen konkreter  
384 Baumaßnahmen eine stärkere Bedeutung zukommen. Bei sämtlichen Vorhaben im  
385 Straßenbau muss die Frage "Was passiert mit dem Radverkehr?" als fester Bestandteil  
386 der Bauplanung erörtert werden.

387

388 Wir fordern zudem größere Anstrengungen bei der Bereitstellung von  
389 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Neben der Fortführung des erfolgreichen "1000-  
390 Bügel-Programms" sollte ein noch stärkerer Fokus auch auf überdachte und gesicherte  
391 Abstellmöglichkeiten gelegt werden. Wir treten für einen Ausbau von  
392 Fahrradparkhäusern im Innenstadtbereich, aber auch an zentralen U/S- Bahn  
393 Haltestellen oder etwa an Einkaufszentren ein. Auch sollte das Aufstellen privater  
394 Fahrradhäuschen weiterhin vorangebracht und bezuschusst werden. Doch auch die  
395 beste Vorsorge schützt nicht vor Kriminalität. Wir sind besorgt über die steigende  
396 Anzahl an Fahrraddiebstählen in Hamburg. Dieses Problem muss noch ernster  
397 genommen werden und die Polizei ist bei der Bekämpfung nach allen Möglichkeiten zu  
398 unterstützen.

399

400 Doch die Attraktivität des Radverkehrs lässt sich auch bereits mit "kleinen" Maßnahmen  
401 verbessern. Wir fordern, wo es möglich ist, weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr  
402 zu öffnen und Sackgassen durchlässig zu machen. Außerdem sollte der Verkehrsfluss  
403 insbesondere auf den Vélorouten durch angepasste Ampelsteuerung und separate  
404 RadfahrerInnenampeln verbessert werden. Auch sollte Hamburg durch gezielte  
405 Kampagnen und das Bereitstellen von Material wie Fahrradkarten oder rechtlichen  
406 Hinweisen aktiv Werbung für den Radverkehr machen. Durch die Bereitstellung von  
407 Schließfächern und Duschen am Arbeitsplatz können auch die ArbeitgeberInnen zu  
408 einem fahrradfreundlicheren Klima beitragen. Die Stadt und ihre Unternehmen sollten  
409 dahingehend mit gutem Beispiel vorangehen. Darüber hinaus gilt es auch, mehr  
410 Fahrräder in Umlauf zu bringen, gerade für Menschen mit geringem Einkommen. Wir



411 setzen uns daher für eine in ihrem Gesamtvolumen zunächst begrenzte  
412 “Abwrackprämie” für Fahrräder ein. Jeder Kunde, der ein neues Fahrrad erwirbt, soll,  
413 wenn er ein funktionstüchtiges Fahrrad in Zahlung gibt, 50 € erhalten. Die abgegebenen  
414 Fahrräder sollen zu günstigen Konditionen wieder verkauft werden.

415

416 Doch ähnlich wie beim KFZ nimmt auch beim Fahrrad das Nutzen ohne zu besitzen eine  
417 immer wichtigere Rolle im Modal Split ein. Hamburg verfügt mit dem “StadtRAD” über  
418 ein hervorragendes Leihsystem, das in unserer Stadt auch sehr stark nachgefragt wird.  
419 Wesentlicher Vorzug des Systems ist die kostenfreie erste halbe Stunde, die durch einen  
420 Zuschuss der FHH ermöglicht wird und bestehen bleiben muss. Allerdings darf das  
421 StadtRAD kein InnenstadtRAD bleiben, sondern muss in die Außenbezirke hinein  
422 erweitert werden. Außerdem unterstützen wir den Senat in seinen Bestrebungen,  
423 StadtRad und auch Car2Go mit dem ÖPNV und anderen mobilen Angeboten zu  
424 vernetzen und dadurch die Intermodalität zu stärken, wie es in naher Zukunft etwa am  
425 “Berliner Tor” eingeführt wird. Eine umfassende statistische Erhebung, ständige  
426 konzeptionelle Weiterentwicklung und ein anschließender Ausbau ist dabei  
427 unerlässlich.

428

429

430 VI. Mobilität ist eine Kompetenz – Bewusstsein für Verkehr als soziales Miteinander  
431 schärfen

432

433 Verkehr betrifft alle Menschen. Wer die Haustür verlässt, wird zwangsläufig  
434 VerkehrsteilnehmerIn. Ob zu Fuß, auf dem Rad, im Auto, in Bussen oder Bahnen, jeder  
435 nimmt am Verkehr teil, jeder wird vom Verkehr beeinflusst und jedem kommt  
436 funktionierender Verkehr zu Gute. Dies zeigt, dass Verkehrsabwicklung weitaus mehr ist  
437 als ein rein technischer Vorgang. Verkehr ist vielmehr eine soziale Interaktion, bei der es  
438 auf das Miteinander ankommt. Jede soziale Interaktion braucht Regeln, dies gilt  
439 genauso für den Verkehr. Die Existenz von Regeln im Verkehr mag selbstverständlich  
440 erscheinen, ihre Einhaltung aber ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für ein  
441 funktionierendes Verkehrssystem und für ein funktionierendes Miteinander im Verkehr.

442

443 Zugleich ist Mobilität aber auch Ausdruck persönlicher Freiheit und ihre Gestaltung ein  
444 Ausdruck von Individualität. Wenn es darum geht, Verkehr zu lenken und zu gestalten,  
445 vertreten wir einen klaren Ansatz: So wenig Repression und so viele Anreize wie  
446 möglich. Repressionen sorgen dafür, dass die Menschen versuchen, sich dem Verkehr zu  
447 entziehen. Anreize hingegen motivieren die Menschen, sich den Regeln entsprechend in  
448 den Verkehr zu integrieren. Es gibt aus unserer Sicht verschiedene Möglichkeiten und  
449 Maßnahmen, mit denen eine Stadt auf einen nachhaltigen, gerechten und  
450 leistungsstarken Verkehr und das hierfür notwendige Mobilitätsverhalten hinwirken  
451 kann. Exemplarisch sollen drei dieser Maßnahmen benannt werden.

452

453 Erstens: Trotz des Grundsatzes „Anreize statt Repressionen“ gibt es Grundregeln, die  
454 eingehalten werden müssen und die für bestimmte VerkehrsteilnehmerInnen  
455 Einschränkungen darstellen. Im Sinne eines gerechten Verkehrs sind diese  
456 Einschränkungen allerdings wichtig, da andernfalls in die Freiheit anderer  
457 VerkehrsteilnehmerInnen deutlich stärker eingegriffen würde. Wir sprechen uns daher  
458 für stärkere Kontrollen aus, die allerdings für alle VerkehrsteilnehmerInnen  
459 durchzuführen sind: So sind regelwidriges Parken oder  
460 Geschwindigkeitsüberschreitungen ebenso zu kontrollieren und zu ahnden wie  
461 Radfahren auf der falschen Straßenseite oder in Fußgängerzonen sowie das Überqueren  
462 roter Ampeln, gleich von wem es vorgenommen wird. (Fahrschein-)Kontrollen sind

463 selbstredend auch im ÖPNV notwendig. Wenn diese Grundsatzregeln nicht wirksam  
464 durchgesetzt werden, kann Verkehr nicht als gleichberechtigtes Miteinander  
465 funktionieren.

466

467 Zweitens: Wir sehen in der Institution Schule eine große Chance, auch junge Menschen  
468 für ein Miteinander im Verkehr zu sensibilisieren. Ziel muss es sein, im Sinne der an der  
469 Schule vorherrschenden Kompetenzorientierung ein Bewusstsein für die Kompetenz  
470 „Mobilität“ zu schaffen. Mobilität kann in der Schule in verschiedenen Altersstufen auf  
471 verschiedene Weise thematisiert werden. So ist an Grundschulen an eine technische  
472 „Fahrradschulung“ unter dem Schwerpunkt „Wie bewege ich mich fort?“ zu denken.  
473 GrundschülerInnen sollen lernen, wie sie Fahrrad fahren, welche Regeln zu beachten  
474 sind und auch welche Vorteile Fahrradfahren bietet. Diese Fahrradschulungen müssen  
475 flächendeckend an allen Hamburger Grundschulen gewährleistet sein.

476 Mit Erreichen des 12. Lebensjahrs dürfen Kinder nicht mehr auf dem Gehweg fahren,  
477 sondern müssen wie alle anderen RadfahrerInnen die dafür vorgesehenen Wege nutzen,  
478 so auch die Straße. Dementsprechend müssen SchülerInnen zu Beginn der  
479 Sekundarstufe für die Fragestellung „Wie verhalte ich mich im Verkehr?“ sensibilisiert  
480 werden. Sie müssen Verkehrszeichen erkennen können und die wichtigsten  
481 Verkehrsregeln beherrschen.

482 Selbst ältere SchülerInnen können noch stärker für Mobilität sensibilisiert werden. Die  
483 vermeintlich leichte Frage „Wie komme ich von A nach B?“ ist hier genauso zu erörtern  
484 wie Gedanken der Nachhaltigkeit oder der Inklusion.

485 Im Rahmen von GBS / GTS verbringen viele SchülerInnen künftig mehr Zeit als bisher an  
486 der Schule. Auch dies kann als Chance für die Sensibilisierung für Mobilität genutzt  
487 werden: Im Nachmittagsangebot sind Projekte oder Fahrrad-Reparaturkurse ebenso  
488 möglich wie eine Zusammenarbeit mit NGOs aus dem Verkehrsbereich.

489 Es ist unser zentrales Anliegen, dass an Schulen vermittelt wird, dass Mobilität eine  
490 Kompetenz ist, deren Beherrschung viele Vorteile bietet. Dies unterstützt schon früh  
491 andere Maßnahmen, die dazu führen sollen, dass beispielsweise Radfahren nicht nur als  
492 Freizeit, sondern auch als Verkehrsmittel angesehen wird und sich junge Menschen als  
493 RadfahrerInnen auch entsprechend verhalten. Besonders dringend erscheint dies in  
494 sozial schwachen Quartieren. Obwohl dort das Fahrrad für viele das einzig bezahlbare  
495 Fortbewegungsmittel ist, zeigt sich, dass dort oft weniger Kinder Radfahren als in sozial  
496 stärkeren Quartieren. Diesem Trend ist entgegentreten.

497

498 Drittens: Ein Bewusstsein für das soziale Miteinander im Verkehr und für Mobilität als  
499 Kompetenz ist nicht nur für junge Menschen wichtig, sondern muss in die  
500 Gesamtbevölkerung getragen werden. Dies fällt sicherlich etwas schwerer, da an  
501 Schulen Themen staatlich „verordnet“ werden können, was im Privaten natürlich  
502 undenkbar ist. Dennoch sind hier Kampagnen wünschenswert, die auf die  
503 Verantwortung der VerkehrsteilnehmerInnen hinweisen und zur gegenseitigen  
504 Rücksichtnahme auffordern, angebracht. Um Mobilität als Kompetenz herauszustellen,  
505 bieten sich auch Kampagnen zur Multi- und Intermodalität an. Darüber hinaus muss es  
506 leicht verständliche Informationsmaterialien geben, die auch Erwachsenen einen  
507 Überblick über die wichtigsten Rechte, Pflichten und vor allem Möglichkeiten im  
508 Verkehr geben.

509 Wünschenswert sind außerdem Kurse und Workshops ähnlich denen, die wir für die  
510 GBS vorschlagen, etwa in Bürgerhäusern und Volkshochschulen. Diese Kurse sind  
511 ausreichend zu bewerben und außerdem ohne Hürden zu gestalten. So dürfen Kosten  
512 nicht von der Teilnahme abschrecken.

513 Diese Bewusstseins-schärfung ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Doch auch hier  
514 ist ein Schwerpunkt auf sozial benachteiligte Quartiere zu richten, da die Problemlage,

515 insbesondere ein begrenzter Modal Split, im Erwachsenenalter auch hier fortbesteht.  
516 Zielgerichtete Kampagnen können helfen, etwa um MigrantInnen oder ältere Menschen  
517 besonders anzusprechen. Mit derartigen Maßnahmen kann die Stadt Hamburg dazu  
518 beitragen, das Bewusstsein der Menschen als VerkehrsteilnehmerInnen und für  
519 Mobilität als Kompetenz zu schärfen. All das sind wichtige Voraussetzungen, um den  
520 Verkehr in unserer Stadt besser zu organisieren.

521

522

523 VII. Fazit

524

525 Hamburg steht vor großen verkehrspolitischen Herausforderungen, hat aber auch alle  
526 Möglichkeiten, eines der fortschrittlichsten Verkehrssysteme weltweit zu stellen. Wie im  
527 Verkehr selbst ist auch in der Verkehrspolitik Stillstand ein Problem. Wir dürfen  
528 Herausforderungen und Entwicklungen nicht hinterherlaufen, sondern müssen selbst  
529 vorgehen und Zukunft aktiv gestalten. Nachdem 10 Jahre CDU-Führung unserer Stadt  
530 auch in der Verkehrspolitik keine neuen Impulse beschert haben, ist es an der Zeit, ein  
531 neues Leitbild für Hamburg zu entwickeln. Dass in einer Zeit, in der sich Mobilität so  
532 rasant weiterentwickelt wie noch nie, der verkehrspolitische Rahmen, den sich die Stadt  
533 gibt, mehr als 12 Jahre alt ist, können und wollen wir nicht hinnehmen.

534

535 **Wir fordern daher, dass der Senat noch vor Ende der Legislaturperiode einen neuen**  
536 **Verkehrsentwicklungsplan für Hamburg erstellt.**

537

538 Als Partei in alleiniger Regierungsverantwortung sollten wir diesen wichtigen Schritt  
539 begleiten. Wir sind die Hamburgische Volkspartei und können uns wie keine andere  
540 hierbei auf ein breites Meinungsbild, gut vernetzte KommunalpolitikerInnen und eine  
541 ausreichende Rückkopplung an die Gesellschaft stützen. So wie wir das Problem des  
542 fehlenden Wohnraums gemeinsam angehen, sollten wir uns gemeinsam auch diesem  
543 Aspekt des Wachstums unserer Stadt stellen. Unsere Partei ist immer dann am  
544 produktivsten und kreativsten, wenn einbezogen, gesammelt und miteinander  
545 diskutiert wird. Als Beispiel sei nur der Sonderparteitag zur Beruflichen Bildung genannt.

546

547 **Wir fordern daher, dass spätestens unmittelbar nach den Bezirkswahlen 2014 ein**  
548 **außerordentlicher Landesparteitag zur Zukunft der Mobilität und des Verkehrs in**  
549 **Hamburg einberufen wird, auf dem Leitlinien für den zu erstellenden**  
550 **Verkehrsentwicklungsplan diskutiert und aufgestellt werden.**