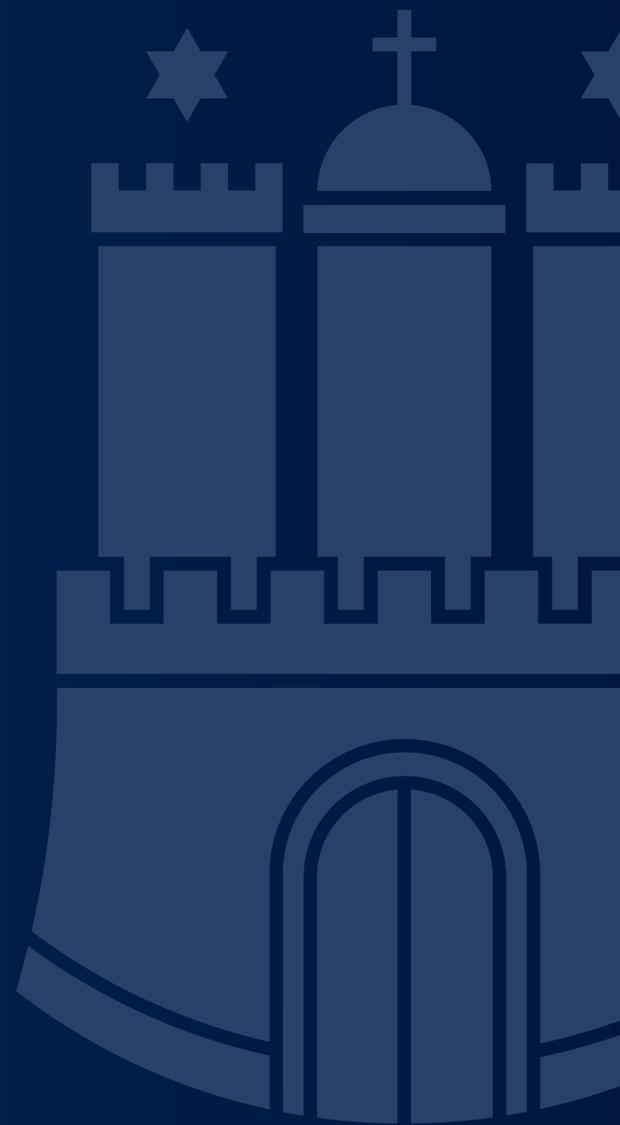


Schluss mit dem Verkehrschao: Hamburg fit für die Zukunft machen

Mobilitätskonzept





Schluss mit dem Verkehrschao: Hamburg fit für die Zukunft machen

Mobilitätskonzept



© Politikwerft Designagentur

Hamburgerinnen und Hamburger sollen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln frei wählen können, je nachdem was ihre individuelle Situation gerade erfordert.

Inhaltsverzeichnis

I	Verkehrschaos beseitigen: Wir stehen für Sicherheit auf Hamburgs Straßen und Wegen	2
II	Forderungen der CDU:	6
	1. Sicherheit schaffen	6
	2. Busse und Bahnen stärken	9
	3. Staufrei durch Hamburg	14
	4. Handwerk fördern und Wirtschaftsverkehre sicherstellen	18
	5. Abgase und Lärm reduzieren	21
	6. Unterwegs auf Alster und Elbe	24

I. Verkehrschaos beseitigen: Wir stehen für Sicherheit auf Hamburgs Straßen und Wegen

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis. Sicher, günstig und schnell durch den Verkehr zu kommen, ist für Menschen jeden Alters die Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und für ein zufriedenes Leben in unserer Stadt.

Hamburg ist Stauhauptstadt und die Verkehrssituation ist mittlerweile zu einem gravierenden Problem geworden: Für die Wirtschaft, die unter wachsenden Staus, Baustellenchaos und mangelnden Parkplätzen leidet. Und für die Hamburgerinnen und Hamburger, deren Sicherheit und Lebensqualität abnehmen. Fußgänger klagen über fehlende oder schlecht beleuchtete Fußwege. Radfahrern fehlt die durchgehend sichere Radwegeinfrastruktur. Die Zahl der Unfälle steigt – bei massiv sinkender Toleranz der Verkehrsteilnehmer untereinander.

Verantwortlich für diese fatale Entwicklung ist die Verkehrspolitik des rot-grünen Senats: Ein begrenzter Fokus auf einzelne Gruppen von Verkehrsteilnehmern, ein fehlender Weitblick und eine mangelhafte Baustellenkoordination haben auf Dauer Folgen. Diese Folgen sind in Hamburg mittlerweile spür- und sichtbar.

Die Sicherheit im Straßenverkehr hat für uns oberste Priorität. Der Straßenraum soll so sicher gestaltet werden, dass schwere Unfälle möglichst vermieden werden. Unser Ziel als Volkspartei ist es, mit einem übergreifenden Mobilitätskonzept für alle Verkehrsteilnehmer – Fußgänger, Radfahrer, Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs und Autofahrer – sinnvolle Lösungen zu finden. Damit sind wir als CDU Hamburg das Gegenmodell zur einseitigen Verkehrspolitik von SPD und Grünen.

Der öffentliche Raum ist begrenzt. Deshalb verfolgen wir im Sinne einer Flächengerechtigkeit zwischen allen Verkehrsteilnehmern den Grundsatz, dass alles, was nicht unbedingt über der Erde sein muss, zukünftig unter die Erde verlegt wird – das gilt zum Beispiel für Parkplätze. Begrenzungen, Überregulierungen oder die Bevorzugung einer Gruppe von Verkehrsteilnehmern lehnen wir ab.

Wir meinen: Mobilität darf sich nicht gegen Teile der Hamburgerinnen und Hamburger richten. Sie muss im Sinne der gesamten Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt gestaltet werden. Statt auf Überregulierungen setzen wir deshalb auf positive Anreize, intelligente Lösungen und den technischen Fortschritt, der die Mobilität in Hamburg maßgeblich voranbringen wird.

Ein Blick auf die Zahlen zeigt: Die Bilanz des rot-grünen Senats im Bereich der Verkehrspolitik ist desaströs.

1. Mehr Unfälle und mehr verunglückte Personen auf Hamburgs Straßen

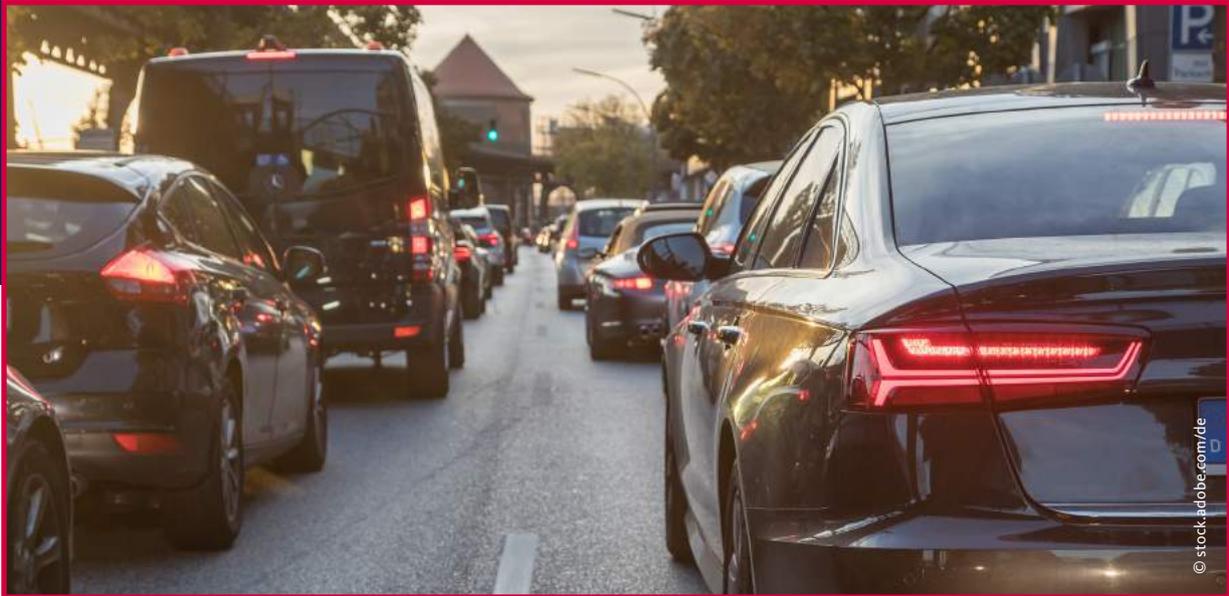
- a. 3 Prozent mehr Verkehrsunfälle im Vergleich zum Vorjahr
- b. 12 Prozent mehr Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss im Vergleich zum Vorjahr
- c. 13 Prozent mehr Verkehrsunfälle mit Fußgängern im Vergleich zum Vorjahr
- d. 15 Prozent mehr verunglückte Personen als im Vorjahr
- e. 30 Prozent mehr Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss im Vergleich zum Vorjahr
- f. 50 Prozent mehr verunglückte E-Scooter Fahrer im Vergleich zum Vorjahr
- g. 300 Prozent mehr Unfälle durch Straßenschäden in Hamburg

2. Der öffentliche Nahverkehr ist unpünktlich und unzuverlässig

- a. Pünktlichkeitsquote der S-Bahn in 2022 erneut gesunken – auf 94,5 Prozent – zum Vergleich: Berlin 96,1 Prozent
- b. 377.000 Busfahrten waren in Hamburg in 2022 verspätet
- c. 49.000 Busfahrten sind komplett ausgefallen
- d. Pünktlichkeits-Garantie bei Bussen und Bahnen abgeschafft
- e. Bargeldzahlung in Bussen wird abgeschafft
- f. Schleppender Netzausbau mit unklarer Finanzierung – alleine eine Milliarde Euro Kostensteigerung bei der U5
- g. Abschaffung ioki in Osdorf und Lurup

3. Stauchaos, verstopfte Straßen und Parkraumangel

- a. Hamburg ist Deutschlands Stauhauptstadt: eine Fahrt in der Hamburger Verkehrsrealität dauerte 2021 im Durchschnitt 31 Prozent länger, als sie bei freier Fahrt gedauert hätte
- b. Stauzunahme um 20 Prozent (2021-2022) – Tendenz steigend!
- c. Konstante Spurenreduzierung auf Hauptverkehrsstraßen
- d. Parkplatzvernichtung – mindestens 2 pro Tag (2021)
- e. Auslastung der P+R Anlagen bei mageren 49 Prozent (2022)
- f. 650.000 Euro Einnahmen für die Stadt pro Monat durch Gebührenabzocke in Anwohnerparkzonen
- g. Fehlen von Ausnahmegenehmigungen zum Parken am Betriebsitz in Bewohnerparkgebieten – Ablehnungsquote für Betriebe in 2022: 60 Prozent!
- h. Fehlende wissenschaftliche Evaluation von Anwohnerparkzonen – null im Jahr 2023 vom Senat durchgeführt!
- i. Schleppender Radwegeausbau – eigenes Ziel (60km) in 2022 erneut verfehlt
- j. Steuerverschwendung in Millionenhöhe durch große und ungenutzte Fahrradabstellanlagen! (Auslastung des Fahrradparkhauses an der Kellinghusenstraße insgesamt 20%)



Hamburg ist Stauhauptstadt und die Verkehrssituation ist mittlerweile zu einem gravierenden Problem geworden: Für die Wirtschaft und für die Hamburgerinnen und Hamburger, die unter Baustellenchaos und mangelnden Parkplätzen leiden.

4. Chancen der Elektrifizierung bleiben ungenutzt

- a. Hamburg zählt zu den am stärksten durch Stickoxide belasteten Städten Deutschlands
- b. Nur 10 Prozent von Hamburgs Busflotte war im Jahr 2022 elektrifiziert
- c. Hamburg hatte im Januar 2023 die viertniedrigste Neuzulassungsquote von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (33,6 Prozent) im gesamten Bundesgebiet
- d. 91 Prozent von Hamburgs Schnellladern waren im ersten Quartal 2023 nicht vollumfänglich funktionsfähig
- e. Nur 0,1 Prozent der SAGA Stellplätze weisen eine Lademöglichkeit auf

Schon dieser kurze und alarmierende Abriss zeigt deutlich: **Die Verkehrspolitik des rot-grünen Senats und des Verkehrssenators gefährdet die Sicherheit von Hamburgs Bürgerinnen und Bürgern** und sie ist ein echter **Wettbewerbsnachteil für Hamburgs Wirtschaft**. Dennoch unterstützt Bürgermeister **Peter Tschentscher** diese **Verkehrspolitik aus voller Überzeugung**.

Die Hamburger CDU hat Konzepte entwickelt, mit denen die aktuell herrschenden Probleme gelöst werden können – im Sinne einer ausgewogenen und zukunftsorientierten Verkehrspolitik für alle Verkehrsteilnehmer! Wir setzen dabei auf neue **Angebote und Anreize, ohne** ein bestimmtes Verkehrsmittel **aufzuzwingen**. Mobilität in Hamburg muss plural und hybrid bleiben – **Hamburgerinnen und Hamburger sollen** zwischen verschiedenen **Verkehrsmitteln wählen können**, je nachdem was die Situation erfordert! **Hierbei bekennen wir uns auch weiterhin klar zum Auto als Ausdruck individueller Freiheit und Mobilität**. Gerade die Verschiedenheit der einzelnen Stadtteile und Quartiere erfordert ein differenziertes System der Mobilität.



Baustellenchaos und rot-grüne Verbotspolitik gängeln immer mehr Verkehrsteilnehmer.

Verkehrsmittel dürfen nicht mehr gegeneinander ausgespielt werden, wie wir es unter Peter Tschentscher und Anjes Tjarks erleben. Stattdessen wollen wir einen Verkehrsfrieden auf Hamburgs Straßen – für mehr Sicherheit für alle.

Digitalisierung und technischer Fortschritt im Verkehrsbereich sind dabei weder Selbstzweck, noch dürfen sie die Menschen abhängen. Sie müssen den Menschen „dienen“. **Mobilität muss günstig und sozial nachhaltig sein.** So ist es unser großes Anliegen, Kosten für den Nahverkehr und Parkraum so niedrig wie möglich zu halten. Gleiches gilt für ökologische Aspekte. Es ist für uns eine Selbstverständlichkeit, dass der Verkehr umweltfreundlicher und die Mobilität von morgen leise und sauber sein sollen. Um dies zu erreichen, werden wir:

- 1. Hamburgs Straßen durch mehr Kontrollen, Videoschutz und Verkehrserziehung sicherer machen**
- 2. Den ÖPNV in Hamburg weiter ausbauen und dabei die Chancen der Digitalisierung konsequent nutzen**
- 3. Günstigen neuen Parkraum (wenn möglich unterirdisch) schaffen und das Baustellenmanagement verbessern**
- 4. Das Anwohnerparken grundlegend reformieren und die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner mit wirtschaftlichen Interessen verbinden**
- 5. Wichtige verkehrliche Infrastrukturprojekte (z.B. A26-Ost) zügig fertigstellen**
- 6. Die Landeinfrastruktur ausbauen und instandhalten**
- 7. Die Fahrradinfrastruktur bedarfsgerecht und sicher erweitern**

II. Forderungen der CDU

Handlungsfeld 1 **Sicherheit schaffen!**

Vor allem Fußgänger, Kinder und Senioren, gemeinhin die schwächsten aller Verkehrsteilnehmer, sind gefährdet. Jeden Tag werden in Hamburg Fußgängerinnen und Fußgänger bei Verkehrsunfällen durch E-Scooter und Fahrräder verletzt.¹ Während der Senat weiterhin „Fahrradspuren“ auf Hamburgs Straßen malen lässt, nimmt die Sicherheitsgefährdung der Bürgerinnen und Bürger täglich zu. Dies zeigen auch die neusten Daten des statistischen Bundesamts: Hamburg war in 2022 das **Bundesland mit dem zweithöchsten Anstieg an Unfällen im Straßenverkehr.**² Der Anstieg an Leichtverletzten und Schwerverletzten war in kaum einem anderen Bundesland so hoch wie in Hamburg. Insgesamt gab es mehr Verletzte und mehr Tote. **In Zahlen ausgedrückt heißt das: 3 Prozent mehr Verkehrsunfälle, 15 Prozent mehr Fahrradunfälle mit 17 Prozent mehr verletzten Fahrradfahrern sowie 30 Prozent mehr verletzte Fußgängerinnen und Fußgänger.** Oft sind diese Unfälle auf übermäßigen Alkoholkonsum der Verursacherinnen und Verursacher zurückzuführen: so waren in 2022 satte 23 Prozent der Elektrokleinstfahrzeug-Fahrerinnen und -Fahrer, die einen Unfall verursacht haben, alkoholisiert. Hier muss mehr und besser kontrolliert werden, um die Verkehrssicherheit zu garantieren. Die Zahlen zeigen: **der Senat versagt bei der Verkehrssicherheit.** Doch nicht nur diese objektive, durch Zahlen untermauerte Gefährdung beeinträchtigt die Sicherheit der Menschen in unserer Stadt. An vielen Stellen sind es zu dunkle und ungepflegte Plätze und Wege, die vor allem das subjektive 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 – jeder Mensch, der in Hamburg unterwegs ist, sollte sich sicher fühlen können.

¹ Siehe Drucksachen 22/7457, 22/8031, 22/9808 und 22/10707

² Siehe <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/nach-bundeslaender.html>

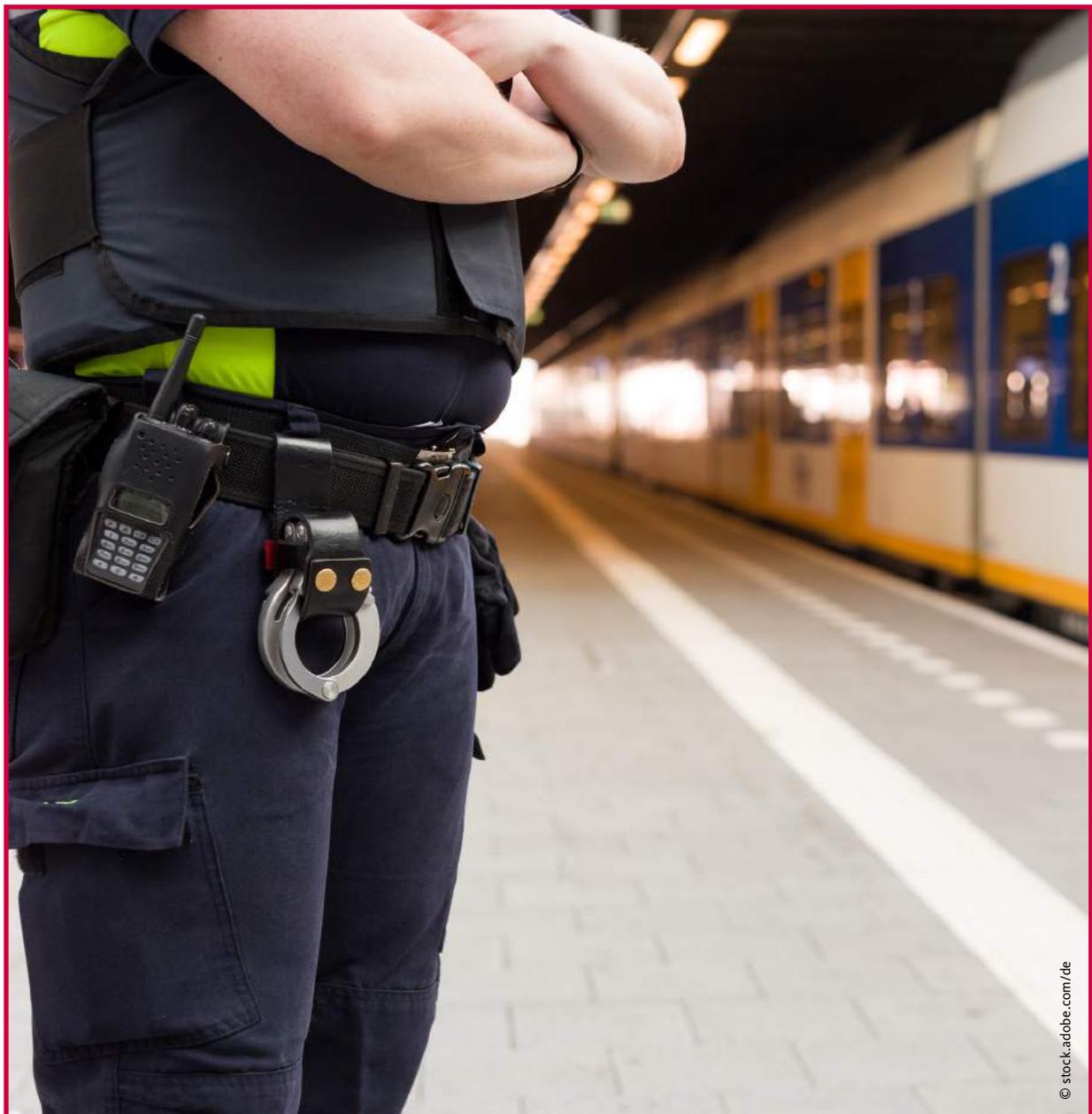
Unsere Ziele als **CDU** sind daher,

- die Zahl der **Verkehrsunfälle für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer** in Hamburg **spürbar und nachhaltig zu senken**.
- dass die Menschen sich unabhängig von der Verkehrsmittelwahl und Tageszeit sicher 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 (Geh-)Wege starten.
 - In diesem Rahmen sollen unter anderem die Möglichkeiten der bedarfsorientierten, stromsparenden LED-Beleuchtung getestet sowie der Freischnitt an Verkehrsflächen intensiviert werden.
- eine „**Säuberungsoffensive**“ gegen verschmutzte, zugewachsene oder zugeparkte Fuß- und Radwege initiieren und die regelmäßige Reinigung garantieren.
- Abstellzonen für Elektrokleinstfahrzeuge an hochfrequentierten Orten wie Bahnhöfen und in der Innenstadt einführen.
- sämtliche Geh- und Fahrradwege in einen guten Zustand bringen und erhalten. In diesem Rahmen werden wir u.a. **für jeden Bezirk einen eigenen Förderfonds zur Gehwegsanierung** auflegen und die regelmäßige Kontrolle der Gehwege sicherstellen.
- 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.
- Ampeln mit Restzeitanzeige („**Countdown-Ampeln**“) ganzstädtisch einführen.
- eine sich an Hamburger Betriebe richtende landeseigene Prämie zur Förderung der Nachrüstung von Bestands-Lkw mit **Abbiegeassistenzsystemen** auflegen.

- bei allen Straßenbaumaßnahmen vorgeschaltete **Sicherheitsaudits** durchführen.
- eine stadtweit tätige Task Force 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, speziell vor Kindertagesstätten, Schulen, Altenheimen und an Unfallschwerpunkten** durchzuführen und die Ermittlungen bei Fahrzeug- und Fahrraddiebstählen zu intensivieren.



Mobilität darf nicht nur etwas für Mutige sein – jeder Mensch, der in Hamburg unterwegs ist, sollte sich sicher fühlen können.

Handlungsfeld 2

Busse und Bahnen stärken!

Weit über zwei Millionen Menschen nutzten vor der COVID-19-Pandemie jeden Tag die verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel in Hamburg. Fast 800 Millionen waren es im Hamburger Verkehrsverbund im Jahr 2019. Nachdem die Pandemie dem ÖPNV in Hamburg schwer zugesetzt hat, sind die Fahrgastzahlen im Sommer 2022, nicht zuletzt aufgrund des günstigen 9-Euro Tickets, erstmals wieder auf dem Niveau von 2019. Dies zeigt klar: unter den richtigen Rahmenbedingungen bleiben Busse und Bahnen das Rückgrat der Mobilität in unserer Stadt. Doch dieses Rückgrat „leidet“ seit mehr als einem Jahrzehnt:

- Verspätungen und Ausfälle sind ein fester Bestandteil auf Hamburgs Schienen. Die S-Bahn bleibt hier das große Sorgenkind: Die Pünktlichkeitsquote lag im Jahr 2022 bei nur 94,5 Prozent. Bei einzelnen Linien noch deutlich darunter. Berlin schaffte bereits 2021 96,1 Prozent. Schon im Jahr 2018 war die Quote der ausgefallenen S-Bahnfahrten auf den höchsten Wert seit 17 Jahren gestiegen.
- Die Auslastung der P+R-Anlagen ist seit 2019 auf lediglich 49 Prozent gesunken.³
- Die so wichtige Elektrifizierung der Hamburger Busflotte schreitet nur mühsam voran. Im Februar 2022 waren lediglich etwa 10 Prozent der Busflotte im HVV und VHH elektrifiziert.⁴
- Die gesetzlich vorgeschriebene Barrierefreiheit nach dem HVV-Leitfaden ist an hunderten Haltestellen noch nicht vollständig umgesetzt.⁵
- 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. Gerade der Sommer 2022 zeigt: die planlose Vergünstigung von Tickets alleine reicht nicht aus, um Mobilität in Hamburg nachhaltig zu gestalten.

Kurzum: Hamburgs ÖPNV muss dringend effizienter, günstiger, komfortabler und für alle Menschen in unserer Hansestadt zugänglich werden.

³ Siehe Drucksache 22/11318

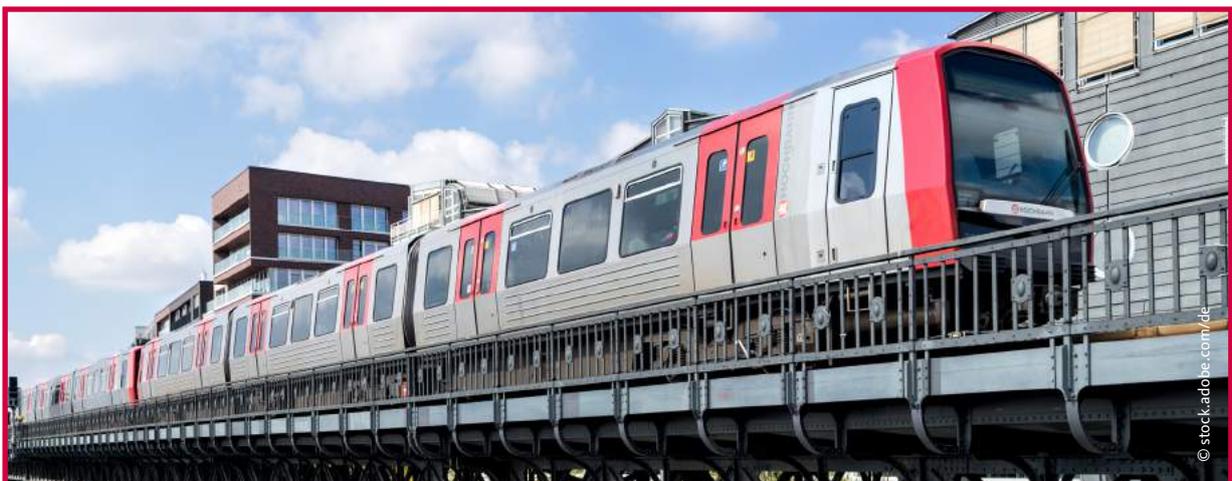
⁴ Siehe Drucksache 22/7703

⁵ Siehe Drucksachen 4292 und 22/7129

Es kam daher nicht überraschend, dass laut der bundesweiten Referenzstudie „Mobilität in Deutschland“ (MiD)⁶ 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 36 Prozent liegt.⁷ Allerdings haben nur die öffentlichen Verkehrsangebote das Potential, die großen Verkehrs- und Mobilitätsprobleme zu lösen. Daher ist es von größter Wichtigkeit, Bahnen, Busse und Fähren für die Menschen in und um Hamburg noch attraktiver zu machen. Gleichzeitig darf es nicht zu einer ideologisierten Verbotspolitik kommen, die Menschen vom motorisierten Individualverkehr hin zum ÖPNV zwingt.

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

- den Anteil der in Hamburg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege bis 2030 auf 30 Prozent zu steigern.
- permanent günstige Tickets für den HVV.
- mittelfristige Fahrgastzuwachsrate im HVV von drei Prozent und mehr.
- höhere Kapazitäten und bessere Angebote für das Bahn- und Busfahren.
- alle Busse im Stadtgebiet bis 2030 zu elektrifizieren.
- die Chancen der Digitalisierung zu nutzen und erste vollautonome Strecken bis 2030 einzurichten.
- eine deutliche Verbesserung der öffentlichen Verkehrsangebote A) untereinander und B) mit anderen Verkehrsangeboten (= Vernetzung) zu erreichen.
- mehr Akzeptanz für Infrastrukturmaßnahmen durch frühere und bessere Bürgerbeteiligung, schlankere Genehmigungsverfahren und effizientere Bauprozesse.
- eine größere Transparenz zu schaffen, welcher Nutzen durch Infrastrukturmaßnahmen für die Stadt und dadurch für die Menschen entsteht.



Bahnen müssen als Rückgrat der Mobilität zuverlässiger, komfortabler und häufiger fahren.

⁶ 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.

⁷ 26 Prozent als Fahrer und 10 Prozent als Mitfahrer.

Dazu werden wir...

- den Beschäftigten und Beamten der Freien und Hansestadt Hamburg das ermäßigte Deutschlandticket für 34,30 Euro anbieten.
- ein stark vergünstigtes Ehrenamtsticket unter dem Motto „Freie Fahrt für das Ehrenamt“ zur Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements einführen.
- Flug-, Bahnfernverkehrs- und Fernbustickets werden automatisch zu Kombitickets („Rail/Ride&Fly“; Vermerk „City“ auf DB-Tickets).
- schrittweise ein „touch in and out“ System nach dem Vorbild Londons in allen der in Hamburg operierenden Verkehrsmittel errichten.
- wichtige **Haltestellen 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 und täglichen 24-Stunden-Rhythmus bei Bahnen und Bussen** auf hochfrequentierten Routen einführen.
 - Flexible Arbeitszeiten inklusive Nacharbeit gehören für immer mehr Menschen im Großraum Hamburg zum Leben dazu.
- neue Bushaltestellen in bisher gering mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Gebieten schaffen.
- eine **Taktverdichtung der Bahn auf mindestens 5 Minuten** einführen.
- ein Pünktlichkeitsmonitoring **für alle Verkehrsmittel** des HVV einführen.
- eine Überprüfung der HVV-Buslinien auf Optimierungsbedarfe in Bezug auf Linienführung und Haltestellenabstände. Busse sollen vorrangig zur Quartierserschließung („**Quartiersbusse**“) und als Zubringer zu Schnellbahnhaltestellen fungieren.
- 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 kann.
 - **5-G 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 bei Defekten binnen maximal 24 Stunden reparieren.
 - Elektronisch gesteuerte Leitsysteme für Fahrgäste beim Verkehrsmittelwechsel einführen.

- 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.
- sämtliche Schnellbahn- und Bushaltestellen barrierefrei machen.
- den **Lärmschutz** auf und **entlang der Bahnstrecken** und vor allem mit Blick auf Wohngebiete in Hamburg deutlich **verbessern**.
- folgende Infrastrukturprojekte im Schienenpersonenverkehr (SPV) unter Einbeziehung der Hamburgerinnen und Hamburger 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 **U4 von den Elbbrücken über Wilhelmsburg und Kirchdorf-Süd bis nach Harburg** inkl. der Option einer Weiterverlängerung bis Niedersachsen.
 - Untersuchung einer weiteren Elbquerung neben der U4.
 - Zweigleisiger Ausbau der S1 zwischen Blankenese und Wedel mit der neuen Haltestelle Wedel-Ost.
 - Vollständige Realisierung der **S4 Ost** von Altona über Wandsbek bis Bad Oldesloe bis 2029.
 - Realisierung der **S4 West** von Altona über Pinneberg bis nach Elmshorn.
 - Realisierung der **S21** von Eidelstedt bis Kaltenkirchen.
 - die 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).
 - Realisierung der **S6 (ehemals S32)** bis Bahrenfeld/Lurup/Osdorf.
 - 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. Der vom Senat im Juni 2022 vorgestellte Plan zur Umstrukturierung der S-Bahn reicht hier nicht aus und muss erweitert werden.⁸ Wir brauchen die schnelle Umsetzung des Verbindungsbahntlastungstunnel!

⁸ Siehe: Das neue Liniennetz der S-Bahn Hamburg - hamburg.de

- 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 Schnellbahnhaltestellen am Hamburger Stadtrand sowie in den Umlandgemeinden und 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.
- ein Programm auflegen, um Schnellbahnhaltestellen mit aktuell nur einem mit mindestens zwei Ausgängen zu versehen.
- 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 dahinterliegende Ortschaften im Umland wie z.B. Meckelfeld, Neu Wulmstorf, Norderstedt oder Wedel.
- ein **flächendeckendes Angebot mit sogenannten „on-demand“-Diensten an Schnellbahnhaltestellen** aufbauen, um das Problem der „letzten Meile“ zu lösen.
- **regelmäßige Bürgerforen** zu Mobilitätsfragen und Verkehrsangeboten in den Bezirken durchführen.
- eine Hamburger Struktur im Sinne der „Berliner **Mobilitätshilfsdienste**“⁹ aufbauen und von städtischer Seite finanziell fördern.



© Tobias Koch: Fraktionsvorsitzender Dennis Thiering

Es ist von größter Wichtigkeit, Bahnen, Busse und Fähren für die Menschen in und um Hamburg noch attraktiver zu machen.

⁹ <http://www.berliner-mobilitaetshilfedienste.de/>

Handlungsfeld 3

Staufrei durch Hamburg!

Stau ist weiterhin eines der größten Probleme für Hamburgs Verkehrsteilnehmer. Egal ob Unfälle, Luftschadstoffe oder steigende Transportkosten: Stau schadet den Menschen, der Umwelt und der Wirtschaft gleichermaßen. Leider wächst die „Stautadt Hamburg“ seit Jahren scheinbar unaufhaltsam. Dieser Trend lässt sich auch gut mit Zahlen belegen:

- Laut der im Februar 2023 veröffentlichten „Staubilanz 2022“ des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs (ADAC) gab es letztes Jahr ganze 18.726 Kilometer Stillstand auf Hamburgs Straßen.¹⁰ Hamburger standen über 10.000 Stunden im Stau! Ganze 27 Kilometer lang war ein Stau auf der A1 im November 2022.
- Laut der im Januar 2023 vom Verkehrsdatenanbieter INRIX veröffentlichten jährlichen Studie zur Stauentwicklung in über 200 Städten weltweit stand jeder Mensch 2022 in Hamburg durchschnittlich 56 Stunden im Stau – eine Steigerung von 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahr! Unmittelbare Staukosten i.H.v. 941 Millionen Euro für Autofahrer und die Verwaltung waren die Folge.¹¹
- Auch der TomTom Traffic Report hat Hamburg im Jahr 2022 wieder zu Deutschlands Stauhauptstadt gekrönt. Länger als 23 Minuten dauert eine 10 Kilometer lange Fahrt in Hamburg durchschnittlich – einsame Spitze in Deutschland. Pendler standen bei einem Anfahrtsweg von 50 Kilometer bis zu 660 Stunden im Jahr im Stau. Im Durchschnitt dauerte eine Fahrt in Hamburg 2022 33 Prozent länger als sie es eigentlich bei freier Fahrt müsste.

Eine Vielzahl von Faktoren wirkt sich auf den Verkehrsfluss aus. Die meisten Einflussfaktoren sind durch politische Entscheidungen steuerbar oder gehen sogar unmittelbar darauf zurück. 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. **Hier versagt die Politik des Senats unter Bürgermeister Tschentscher und provoziert so die katastrophale Situation auf Hamburgs Straßen.**

Eine intakte und umfassende Straßeninfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung für moderne Mobilität. Bei einer Gesamtlänge von knapp 4.000 Kilometern Fahrbahn bzw. 8.240 Kilometern Fahrstreifen ist klar, dass die Instandhaltung des Hamburger Straßennetzes eine große Herausforderung darstellt.¹² Straßenbaustellen kommen vielerorts „Operationen am offenen Herzen“ gleich, sind aber ein notwendiges Übel, um zukünftige Verkehrsinfarkte zu vermeiden.

¹⁰ Siehe ADAC Staubilanz 2022: 333.000 Stunden Stillstand | ADAC

¹¹ Siehe <https://inrix.com/scorecard/>

¹² Siehe u.a. die Bürgerschaftsdrucksache 21/6798

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. Auch die so wichtige Bürgerbeteiligung in Planung und Umsetzung muss umgehend verbessert werden. Dabei droht ohnehin in den kommenden Jahren u.a. mit

- der Sanierung der ´Hochstraße Elbmarsch´ und dem Ausbau der A7 südlich des Elbtunnels,
- der Überdeckung der A7 nördlich des Elbtunnels,
- dem Ausbau der A1 und
- dem Bau der Hafenpassage

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 wie Fahrverbote für Dieselfahrzeuge, Verringerung der örtlichen Höchstgeschwindigkeit auf 30 oder 50 Stundenkilometer und die willkürliche Einführung sowie Beibehaltung von Bewohnerparkzonen in der gesamten Stadt, schränken die Mobilitätsmöglichkeiten der Hansestadt stark ein und müssen umgehend korrigiert werden.

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

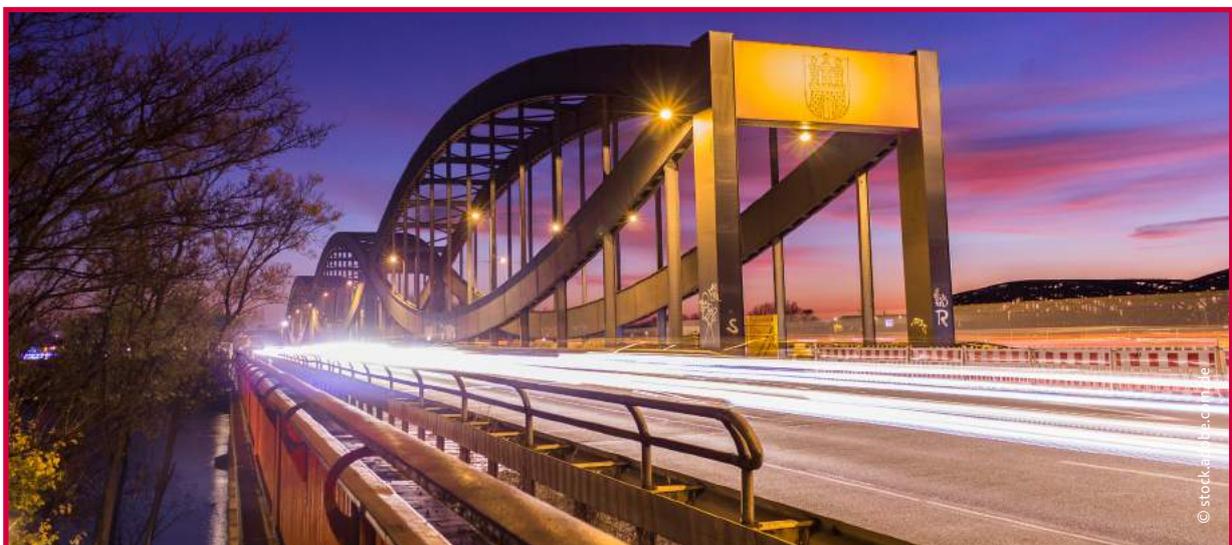
- dass die Menschen mittelfristig innerhalb von 30 Minuten von jedem beliebigen Punkt in der Stadt aus mit Bus und Bahn oder mit dem Auto das Stadtzentrum erreichen können (= Mobilitätsgarantie).
- den Verkehrsfluss durch Angebote und Anreize nachhaltig zu verbessern.
- stauverursachende Parksuchverkehre 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 deutlich 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 die Metropolregion Hamburg** erarbeiten.
- eine **Koordinierungsstelle für Straßenbaustellen in der Metropolregion** einrichten.
 - Diese ist mit eigenem Personal und eigenen Entscheidungskompetenzen auszustatten.

- die politisch motivierten, ineffektiven und mobilitätsfeindlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Hauptverkehrsstraßen **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.
- Tempo 50 weiterhin als Richtgeschwindigkeit ganzstädtisch beibehalten und Tempo 60 dort einführen, wo es sinnvoll ist.
- 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 2030 auf 15.000 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 zugehen, um auch durch Zuschüsse der Freien und Hansestadt Hamburg die Zahl der P+R-Stellplätze im Einzugsgebiet des HVV außerhalb Hamburgs bis 2027 auf mindestens 25.000 zu erhöhen.
 - die P+R-Gebühren für ÖPNV-Nutzer abschaffen.
 - stadtweit 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.
 - 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 wiedereinführen und in der Hamburgischen Bauordnung mit der verbindlichen Vorgabe von 0,8 Pkw-Stellplätzen pro Wohnung außerhalb des Ring 1 verankern.
 - bei Nachverdichtungen ebenerdige Parkplätze durch Parkpaletten ersetzen.
 - das Anwohnerparken grundsätzlich reformieren (d.h. u.a. Gebühren zu senken, das Parken in benachbarten Zonen zu ermöglichen, Ausnahmegenehmigungen für Wirtschaft und Arbeitnehmer zu garantieren sowie den Bewirtschaftungszeitraum anzupassen).
 - die Preise für das Parken der Fluggäste in den flughafeneigenen Parkhäusern senken, deren Auslastung ganzjährig erhöhen und den Parkdruck für die Bewohnerinnen und Bewohner im Flughafenumfeld und anliegenden Stadtteilen 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.
 - Schnellstmöglicher Bau der neuen Köhlbrandquerung als Tunnel
 - A26-Ost („Hafenpassage“).
 - Fertigstellung A21 (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.
- wo möglich, vermehrt an Baustellen im Mehrschichtensystem arbeiten.
- den Menschen ein modernes, leicht verständliches **Baustelleninformationssystem** zur Verfügung stellen, das sämtliche Baustellen umfasst und online sowie als Smartphone-App jederzeit **und in Echtzeit** abrufbar ist.
- zusätzliche **Anreize zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel** schaffen (siehe HF 1).



Verkehrsfluss durch Baustellenkoordination, ein Verkehrskonzept für die gesamte Metropolregion und intelligente Ampeln sicherstellen.

Handlungsfeld 4

Handwerk fördern und Wirtschaftsverkehre sicherstellen!

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 Güter- und Warenverkehre 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. Derzeit wird der Wirtschaftsverkehr insbesondere durch Maßnahmen wie das Anwohnerparken und das Fehlen entsprechender Ausnahmegenehmigungen behindert. Wir wollen die Wirtschaft fördern und nicht fordern!

Insgesamt...

- gab es in Hamburg in 2020 85.973 steuerpflichtige Unternehmen (mit Lieferungen und Leistungen über 22.000 Euro).¹³
- werden jährlich Waren im Wert von 80,8 Mrd. Euro nach Hamburg ein- und Waren im Wert von 51,7 Mrd. Euro ausgeführt (Stand 2022).¹⁴
- wurden alleine im Hamburger Hafen 2021 8,7 Millionen Standardcontainer (TEU) umgeschlagen, von denen über 60 Prozent bzw. 5,4 Millionen TEU im sogenannten „Hafenhinterlandverkehr“ weitertransportiert wurden.
- erfolgt der Hafenhinterlandverkehr 2021 wiederum zu 50,5 Prozent mit der Bahn, 47,3 Prozent mittels Lkw und lediglich 2,2 Prozent mit Binnenschiffen.¹⁵
- arbeiten in Hamburg rd. 1,31 Millionen Erwerbstätige in den verschiedensten Branchen.¹⁶

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. Viel zu oft wurde dieser nur als eine beliebig veränderbare Variable bei der Erfüllung verkehrsökologischer Ziele behandelt und wurden auch die für die Zukunft des Hafens so wichtigen Infrastrukturprojekte links liegen gelassen.

¹³ Siehe Unternehmen in Hamburg nach Umsatzgrößenklassen 2020 | Statista

¹⁴ Siehe <https://www.statistik-nord.de/presse-veroeffentlichungen/presseinformationen/dokumentenansicht/aussenhandel-in-hamburg-2022-64694>

¹⁵ Siehe <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/547826/umfrage/modal-split-im-container-hinterlandverkehr-des-seehafens-hamburg/>

¹⁶ Siehe <https://www.statistik-nord.de/presse-veroeffentlichungen/presseinformationen/dokumentenansicht/erwerbstaetige-in-hamburg-2022-64552>



Intelligent und effizient gesteuerte Güter- und Warenverkehre sind essenziell für Wohlstand und Arbeitsplätze in Hamburg.

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

- Hindernisse für den Wirtschafts- und Warenverkehr 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 und muss umgehend umgesetzt werden.
- die Zahl der **Ladezonen für Lkw und Kleintransporter** in Hamburg deutlich erhöhen (auch in Bewohnerparkzonen).
 - 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.
- an dem Grundsatz „**Leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen, verkehrsberuhigte Wohnstraßen**“ festhalten.
 - Stadtweit Tempo 30 würde zu Ausweichverkehren durch Wohngebiete führen und die Unfallgefahr massiv erhöhen.
- das **Handwerkerparken am Betriebsitz und beim Kunden in der gesamten Stadt** durch die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen deutlich erleichtern.
- **Bewohnerparkgebiete für Arbeitnehmer** der kritischen Infrastruktur per Ausnahmegenehmigung vollumfänglich **zugänglich machen**.
- 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.
- **betriebliches Mobilitätsmanagement** fördern.

Handlungsfeld 5

Abgase und Lärm reduzieren!

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

Auch die Förderung alternativer Antriebsformen kann nur mit Angeboten und Anreizen zum Erfolg führen. Die vormals CDU-geführte Bundesregierung hat dies bereits früh erkannt und vor vielen Jahren sinnvolle Förderprogramme für alternativ betriebene Fahrzeuge sowie zur Ladeinfrastruktur aufgelegt. So wurde hunderttausenden Menschen in Deutschland der Umstieg von konventionellen auf alternative Antriebe ermöglicht.

Zentral ist jedoch auch, dass weitere Maßnahmen zur Förderung alternativer Antriebsformen und zur Ladeinfrastruktur geschaffen werden. War Hamburg zu Beginn der Elektrifizierung noch führend, was Neuzulassungen von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben angeht, stellt sich die Situation heute ganz anders dar: Laut Kraftfahrt-Bundesamt hatte Hamburg im Januar 2023 bundesweit die viertniedrigste Neuzulassungsquote von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (33,6 Prozent). Dies ist der viertschlechteste Wert aller Bundesländer und weitaus niedriger als in den anderen Stadtstaaten Berlin (44,7 Prozent) und Bremen (53,5 Prozent). Der Bundesdurchschnitt lag hier bei 67 Prozent. Zwar schneidet Hamburg mit 10,5 Prozent gut im Bestand der Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen ab (Bundesdurchschnitt 8 Prozent), jedoch ist dies bei schwankenden Neuzulassungszahlen lediglich eine Momentaufnahme.¹⁷ Hier bedarf es deshalb umgehend einer Investitionsoffensive und Wartungsoffensive im Bereich der Ladeinfrastruktur, um noch mehr Menschen den Umstieg auf eine alternative Antriebsform zu ermöglichen. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen mit zu wenigen, langsam ladenden, ungleich im Stadtgebiet verteilten und oftmals defekten Ladesäulen, gepaart mit immer weniger werdenden Parkmöglichkeiten, 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.

Auch andere alternative Antriebsformen jenseits des motorisierten Individualverkehrs sollten gefördert werden. Dazu müssen Fahrradwege weiterhin ausgebaut und die Verkehrssicherheit durch eine bauliche Trennung zu den Fahrspuren erhöht werden.

¹⁷ Daten bereitgestellt vom Kraftfahrt-Bundesamt

Unsere Ziele als **CDU** sind daher,

- die Umstellung auf kohlenstofffreie Energieträger („Dekarbonisierung“) im Verkehrs- und Mobilitätsbereich grundsätzlich technologieoffen zu gestalten.
- eine flächendeckende und vollfunktionsfähige Lade- und Tankinfrastruktur für umweltfreundlich betriebene Fahrzeuge zu schaffen.
- dass 2030 mindestens 75 Prozent der neu in Hamburg zugelassenen Kraftfahrzeuge über einen Antrieb ohne CO₂-Emissionen verfügt.
- den Anteil von Fahrrädern am Mobilitätsmix zu erhöhen.

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 Erweiterung **des Angebots an Fahrradstellplätzen und Stellplätzen für E-Scooter an Aufkommensschwerpunkten** wie beispielsweise Schnellbahnhaltstellen, den Verkehrsknotenpunkten außerhalb der City, Einkaufszentren, Kinos und Hochschulen, wenn möglich durch Fahrradstationen oder Fahrradgaragen. Letztere dienen zugleich der Diebstahlprävention.
- Auf einem Testabschnitt in einem Pilotprojekt einen innovativen Radwegbelag („**Solarstraße**“) zu testen, der Strom erzeugen, den Weg beleuchten und bei Schnee und Eis beheizen kann.
- bis 2030 an jeder Schnellbahnhaltstelle, jeder Busumsteiganlage sowie in jedem Stadtteilzentrum nachfrageorientiert eine StadtRAD- und eine Fahrradservicestation einrichten.
- bis Ende 2025 den Nachfolger für Hamburgs Fahrradhäuschen einführen.
- die Zahl der **Elektro-Ladepunkte** in Hamburg bis zum Jahr 2027 auf 10.000 erhöhen und hierbei einen klaren Schwerpunkt auf die Erhöhung der Zahl der Schnellladepunkte setzen.

- die Errichtung privater Ladepunkte in Eigentümergemeinschaften erleichtern und uns auf Bundesebene für eine steuerliche Förderung einsetzen.
- **bis 2030 10.000 Ladepunkte bei Wohnungen öffentlicher Träger einrichten.**
- die **Wartung von E-Ladesäulen verbessern und Reparaturen beschleunigen.**
- im kommenden Jahrzehnt, mit der Ausnahme bestimmter Rettungs- und Einsatzfahrzeuge, sämtliche Fahrzeuge städtischer Stellen auf alternative Antriebe umrüsten.
- E-Ladesäulen auf den Liegenschaften der Hamburger Verwaltung aufstocken und die Nutzung für private Halter ermöglichen.



Alternative Antriebsformen sind für die Gestaltung moderner Mobilität in einer Millionenmetropole von überragender Bedeutung.

Handlungsfeld 6

Unterwegs auf Alster und Elbe

Mobilität darf nicht nur mit zwei oder vier Rädern, mit oder ohne Motor, auf oder neben den Straßen gedacht werden. Mobilität muss ganzheitlich 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.¹⁸
- Dazu nehmen die landseitigen Bereiche des Hamburger Hafens mit 72 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 etwa 200 Kilometern umfassenden „Gewässer erster Ordnung“ wie Alster, Bille, Elbe und Este.

Kurzum: Wasser ist Hamburgs Lebensader!

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 Linienschiffahrt auf der Alster gezeigt, dass zahlreiche Menschen sich eine Ausweitung der zurzeit nur touristischen Zwecken dienenden Alsterschiffahrt 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 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 und die Staugefahr auf Hamburgs Straßen minimieren.
3. Es gibt keine Konflikte mit dem Individual- und dem Radverkehr und ganz neue Potentiale, verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu verbinden.

¹⁸ Siehe dazu Umweltbundesamt Struktur der Flächennutzung | Umweltbundesamt

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 das Transportvolumen der „Container Taxi“-Sparte der Hamburger Eckelmann Gruppe in den letzten Jahren deutlich gewachsen ist. Auch die vom Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen Anfang 2022 vorgestellte autonom fahrende und elektrisch betriebene „Water Cargo Barge“ zeigt das große Potenzial, das Hamburgs Kanäle für den Güterverkehr haben.¹⁹

Umwelt- wie mobilitätsfreundliche Potentiale wie diese müssen weitergedacht 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 bis 2030.
- 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.
- ein Pilotprojekt zum Ausbau des **Güter- und Warenverkehrs durch autonom fahrende Schiffe** auf der Alster durchführen.
- 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.



© stock.adobe.com/af

Hamburgs Rolle als „Wasserstadt“ stärker in den Fokus verkehrspolitischer Überlegungen rücken.

Gemeinsam können wir viel *bewegen.*



Dennis Thering

Vorsitzender
der CDU-Bürgerschaftsfraktion

-  040 - 428 31-1382
-  www.dennis-thering.de
-  dennis.thering@cdu-hamburg.de



Richard Seelmaecker

verkehrspolitischer Sprecher
der CDU-Bürgerschaftsfraktion

-  040 - 428 31-1374
-  richard-seelmaecker.de
-  richard.seelmaecker@cduhamburg.de







CDU-Bürgerschaftsfraktion

Schmiedestraße 2

20095 Hamburg

Telefon: 040 - 428 31-1382

rathaus@cdu-hamburg.de

www.cduhh.de