

## **Mobilität in Hamburg – modern und nachhaltig**

Der Landesparteitag möge zur Berücksichtigung im Wahlprogramm für die Bürgerschaftswahl 2020 beschließen:

### **Mobilität bewegt die Menschen.**

Mobil zu sein, ist ein menschliches Grundbedürfnis. Wir setzen uns dafür ein, dass Teilhabe und Zugang zu Mobilität gerecht gestaltet wird. Die Frage, wie Mobilität gestaltet, Verkehr organisiert und Fortbewegung gefördert wird, betrifft den Ausgleich der unterschiedlichsten Interessen. Um die Lebensqualität für alle in unserer Stadt zu verbessern, gilt es die Interessen zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern und der Umwelt in Einklang zu bringen.

Ein soziales und solidarisches Miteinander im Stadtverkehr erfordert neben einem für alle zugängliches Angebot zur Mobilität, die Erhöhung, Einhaltung und Durchsetzung von Verkehrssicherheit. Wir setzen uns deshalb für die folgenden Forderungen ein:

- Bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur
- Eindämmung von motorisiertem Individualverkehr
- Verzahnung des ÖPNV mit Park and Ride Plätzen
- Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur

### **I. Bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur**

#### **1. Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs**

Ein leistungsfähiger ÖPNV bildet das Rückgrat des Stadtverkehrs, vor allem im verdichteten Kern einer Metropole. Die Effizienzvorteile des ÖPNV ergeben sich aus der Bündelung der Mobilitätsbedürfnisse. Um diese Effizienzvorteile zu maximieren, wollen wir:

1. Eine deutliche Reduzierungen der Fahrpreise, insbesondere für einkommensschwächere Menschen. Der ÖPNV soll für jeden Menschen in unsere Stadt erschwinglich sein. Hierzu kann langfristig die Idee eines 365 Euro-Tickets diskutiert werden. Der Schnellbus-Zuschlag soll abgeschafft werden.
2. Gezielter Ausbau und Erweiterung des vorhandenen Schienennetzes.
3. Das S-Bahn und U-Bahn-Netz soll weiter ausgebaut und die Taktung weiter verbessert werden. Neben der innerstädtischen Netzergänzung von bisher unzureichend erschlossenen Stadtteilen sollen auch die Verbindungen in das Umland künftig mit hoher Taktfrequenz und umsteigefreien Verbindungen in die Hamburger Innenstadt betrieben werden. Dies schafft Anreize für Pendler zum Umstieg auf den ÖPNV und trägt so zu einer Entspannung des Wohnungsmarktes bei (Bspw. Ausbaubedarf: S4 Hamburg – Bad Oldesloe, S 21 Eidelstedt – Quickborn und S1 Airport – Burgwede – Lurup - Osdorf / U-Bahn Farmsen – Othmarschen, U-Bahn Lokstedt – Grindelviertel – Hafencity – Harburg).

4. Der Ausbau des S-Bahn-Netzes und U-Bahn-Netzes sollte konsequent mit der Ausschöpfung von Wohnungsbaupotenzialen verknüpft werden (Bsp. Neue Mitte Altona).
5. Die Busnetzverbindungen soll weiterhin verbessert werden. Es sollen nur noch Busse mit effizienteren Verbrennungsmotoren (Hybridfahrzeuge, Elektrofahrzeug, Wasserstofffahrzeuge) betrieben werden.

#### Ökologischer Effekt:

Nebeneffekt eines hohen Nutzungsgrades des ÖPNV sind ökologische Vorteile, so kann ein effizienter Ressourceneinsatz unter dem Ausstoß möglichst geringer, verkehrsbedingter Emissionen geschaffen werden. Damit trägt ein attraktives und leistungsfähiges ÖPNV-Angebot maßgeblich zum Klimaschutz, zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz in unserer Stadt bei.

#### Finanzierbarkeit:

Uns ist bewusst, dass vor allem der Ausbau des ÖPNV und die Reduzierung von Fahrpreisen eine nicht unerhebliche finanzielle Frage aufwirft. Aus diesem Grund muss über neue Finanzierungskonzepte nachgedacht werden und solche auch mit dem Bund diskutiert werden. Dabei sind folgende Lösungen denkbar:

#### Mobilitätspass:

Denkbar wäre beispielweise die Einführung eines Mobilitätspasses. Das Prinzip ist: Jeder der sich motorisiert-egal ob mit Bus, Bahn oder mit dem eigenen Auto, im Stadtgebiet bewegt, braucht ein ÖPNV-Ticket („Mobilitätspass“). Dieses Ticket berechtigt zur Nutzung der Straßen oder zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Die Wahl des Mittels ist dabei frei. Die Tickets für den ÖPNV werden damit solidarisch umgelegt und für alle günstiger.

#### Querfinanzierung:

Weiter soll über Möglichkeiten der Querfinanzierung nachgedacht werden. Losgelöst von der Frage nach Geldern des Bundes (zur Ermöglichung einer ökologischen Verkehrswende), ist hierbei die Wirtschaft, insbesondere die Arbeitgeber gefordert. Hier soll über eine Fahrtpauschale für jeden Arbeitnehmer bzw. eine pauschale Mobilitätsabgabe nachgedacht werden. Weiterhin sollen die die Parkhausgebühren in der Innenstadt um eine Mobilitätsabgabe erhöht werden. Ebenso sollen die Gelder aus Bußgeldbescheiden wegen Verstößen gegen die Straßenverkehrsordnung zum Teil für die Finanzierung des ÖPNV genutzt werden.

#### Mobitax:

Geprüft werden soll auch die Einführung einer „Mobitax“, ähnlich der Kurtaxe sollen Touristen (Übernachtungsgäste) eine Pauschale (Mobilitätsticket) zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zahlen. Die Wahl des Mittels dabei frei (Dies umfasst auch die Nutzung von Straßen durch motorisierte Kraftfahrzeuge).

#### Finanzierung durch Erschließen von Wohnflächen:

Es soll geprüft werden, inwieweit der ÖPNV bei gleichzeitiger Erschließung von Wohnbauflächen zu einem Großteil oder sogar vollständig durch die Entwicklung dieser Flächen durch die Stadt refinanziert werden kann.

## **2. Radverkehrsstrategie**

Eine deutliche Erhöhung des Nutzungsanteils des Fahrrads ist insgesamt anzustreben. Die Radverkehrsinfrastruktur einschließlich der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollte deutlich ausgebaut werden, um die Bedingungen für den Fahrradverkehr insgesamt zu verbessern.

### Radwege

Die Qualität von Radwegen soll verbessert werden. Die erforderliche Mindestbreite von 1,50 Meter wird selten erreicht. Die Radwege in Hamburg sind zudem nicht einheitlich gestaltet. Manche sind gepflastert andere asphaltiert. Dadurch werden Rad- und Fußwege optisch nicht eindeutig genug getrennt. Um den Radverkehr sicherer und komfortabler zu gestalten, müssen die Radwege insgesamt einheitlich rot gestaltet werden. Außerdem sollte an Stellen mit hohem Fussgängeraufkommen möglichst zusätzlich eine bauliche Trennung von Rad- und Fußweg erfolgen. Auch Radfahrstreifen oder Verlängerungen der Radwege auf Kreuzungen sollen rot asphaltiert werden, damit für Fahrradfahrer vorgesehene Bereiche für den Pkw-Fahrer deutlicher wahrnehmbar sind. Generell muss auf durch Pkw stark frequentierten Straßen ein separater Radweg beibehalten werden. Dabei soll:

- Langfristig soll eine Verdopplung des Radverkehrsanteils angestrebt werden
- Die Verkehrssicherheit soll erhöht werden.
- Das Haupttroutennetz soll ausgebaut werden.
- Die Ampelschaltung soll an den Radverkehr angepasst werden.
- Es sollen mehr Fahrradampeln für Fahrradfahrende geschaffen werden; grünen Pfeil zum Rechtsabbiegen für Radfahrende.
- Eine grüne Welle für Radfahrende auf strategisch wichtigen Radstrecken einführen;

### Velorouten

Das Netz der Velorouten sollte nach einem verbindlichen Zeit- und Investitionsplan zügig fertiggestellt werden. Es muss eine durchgängige und eindeutige Beschilderung der einzelnen Routen gewährleistet werden. Es soll eine Übersicht über die verschiedenen Velo-Routen zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang ist auch über eine Radfahr-App für Hamburg nachzudenken, die die Interessenten kostenlos verwenden können. Auch sollte über die Ausstattung der Leihräder (Stadtrad etc.) mit Navigationsgeräten geprüft werden. Dadurch kann eine gezielte Routenführung erreicht und der Fahrkomfort für ortsunkundige Benutzer gesteigert werden.

### Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollen ausgebaut werden. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Fahrräder und E-Fahrzeuge soll vorangetrieben werden. Dabei soll es sich um hochwertige und sichere Stellplätze handeln - etwa überdachte Doppelstockanlagen oder kostenpflichtige, abschließbare Fahrradhäuser. Weiterhin sollen Fahrrad-Parkhäuser errichtet werden.

### Ökologischer Effekt:

Das Fahrrad ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel: Emissionsfrei, leise, effizient, klimaschonend – darüber hinaus vielseitig, schnell, kostengünstig und gesundheitsfördernd. Der Ausbau der Fahrradinfrastruktur dient außerdem der Elektromobilität.

### **3. Verbesserung von alternativen Mobilitätskonzepten**

Hamburg hat die Chance eine Avantgarde-Stellung für alternative, moderne und digitale Alternative-Mobilitätskonzepte einzunehmen. Diese alternativen Möglichkeiten sollen weiter genutzt werden, um eine ökologische Mobilitätsform zur Verfügung zu stellen.

#### **a. Carsharing**

Bisher findet die Bestellung von Carsharing Anbietern, wie Car2go, MOIA, ioki, durch eine App statt. Nicht alle Menschen können diese neue Form der Technologie nutzen, deshalb soll eine Nutzung auch per Telefon ermöglicht werden. Bei der Lizenzvergabe an Carsharing Anbieter sollen die Anbieter sich verpflichten, Ihre Dienste auf das ganze Stadtgebiet auszudehnen. Weiterhin sollen die Fahrzeuge und nur mit alternativen Antriebsformen (Elektro, Wasserstoff, etc.) genutzt werden dürfen. Es soll mind. 1 Car-Sharing Station pro 5000er Wohngebiet bereitgestellt werden.

#### **b. E-Scooter**

E-Scooter stellen eine alternative Mobilitätsform dar. Allerdings soll auch für E-Scooter die Straßenverkehrsordnung gelten. Demnach soll regelmäßig geprüft werden, ob die Roller die Mindestanforderungen der Verkehrssicherheit erfüllen, das heißt, sie müssen zum Beispiel mit einem funktionierenden Brems- und Lichtsystem und einer Warnklingel ausgestattet sein. E-Scooter sollen auch nur auf Radwegen/Fahrradstraßen genutzt werden dürfen. Gehwege und Fußgängerzonen sollen nicht befahren werden. Dies soll, durch eine Aufstockung des Personals – wenn nötig - engmaschig kontrolliert und sanktioniert werden. Zudem sollen die von den Rollern verwendeten Akkus auf ihre Sicherheit überprüft werden.

Weiter sollen die Arbeitsbedingungen rund um die E-Scooter verbessert werden. Diese sind derzeit miserabel. Die Anbieter sollen hierfür zur Verantwortung gezogen werden. Statt fest einzustellen oder Partnerfirmen zu suchen, setzen die Anbieter auf scheinbar Selbstständige. Es sollen Möglichkeiten geprüft werden diesen Schattenarbeitsmarkt fair zu regeln.

Schließlich soll geprüft werden, inwieweit die angebotenen Roller überhaupt dem Nachhaltigkeitsziel gerecht werden. Problematisch ist hier neben der Verwendung von Lithium-Akkus, die Herstellung und der Transport der E-Scooter.

### **4. Ökologischer Effekt:**

Carsharing und E-Scooter– neben ÖPNV, zu Fuß gehen und Rad fahren – entlasten die Umwelt, schonen den Geldbeutel, sparen Ressourcen und leisten einen Beitrag zur Energieeinsparung im Verkehr. Alternative Mobilitätskonzepte ergänzen damit sinnvoll öffentliche Verkehrsmittel und Leihfahrradsysteme.

Dabei hat sich gerade das Carsharing als wichtige umweltfreundliche Verkehrsform etabliert. Jedes Carsharing-Fahrzeug ersetzt je nach örtlichen Verhältnissen etwa vier bis acht Fahrzeuge. Da die in den Carsharing-Flotten eingesetzten Fahrzeuge mit alternativen Antriebsformen betrieben werden, stellen sie einen wichtigen Schritt in Richtung ökologische Verkehrswende dar. Für die alternativen Antriebstechnologien sollte hierzu eine flächendeckende Infrastruktur zur Energieübertragung bereitgestellt werden.

## **II. Eindämmung von motorisiertem Individualverkehr - Mehr Raum für Fußgänger**

Um die Leistungsfähigkeit des Verkehrs sicherzustellen, bedarf es einer Eindämmung des motorisierten Individualverkehrs. Dadurch wird mehr Platz und Aufenthaltsqualität geschaffen, Lärm, Abgase, Unfälle und Staus werden reduziert. Dies alles trägt zur Verbesserung der Lebensqualität für alle bei.

Um dies zu erreichen soll die Innenstadt möglichst autofrei werden. Dazu sollen Ausweich-Anreize geschaffen werden (I) und die Verkehrsordnung soll konsequent durchgesetzt werden (II).

### **1. Anreizsystem**

In erster Linie sollen durch zahlreiche Alternativen Anreize geschaffen werden, nicht mit dem Auto Wege in der Stadt zurückzulegen. Im Bereich Jungfernstieg und überall dort, wo Straßen nicht unbedingt erforderlich sind, soll darüber nachgedacht werden, diese Flächen autofrei zu machen ausschließlich Fußgängern zur Verfügung zu stellen.

Es soll ein Fußverkehrskonzept für ganz Hamburg entwickelt werden. Dies umfasst die Forderung Autoverkehr an Plätzen zu bündeln und auf jeweils einer Seite konzentrieren. Weiterhin soll Ampelumlaufphasen in der ganzen Stadt auf höchstens 45 Sekunden verkürzt werden. Restwartezeit sollen an allen Ampeln mit mehr als 15 Sekunden Rotzeit angezeigt werden. Somit wird die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer erhöht. Weiterhin sollen in der gesamten Innenstadt Tempo 30 Limits eingeführt werden.

### **2. Durchsetzung der Straßen-Verkehrsordnung**

Die StVO soll konsequent durchgesetzt werden. Mobilität für alle heißt neben gegenseitiger Rücksichtnahme das Einhalten von Regeln, die dazu geschaffen sind ein gedeihliches Miteinander im Straßenverkehr sicherzustellen. Vermeidbare Störungen des Straßenverkehrs, sollten konsequent unterbunden werden. Hierzu zählt beispielsweise ein absolutes Halteverbot auf Hauptverkehrsstraßen mindestens in der Hauptverkehrszeit und die Bestrafung von Rasern, die durch ihr Verhalten die Straßenverkehrssicherheit extrem gefährden. Hierzu muss, wenn erforderlich, der

Personalbestand der Verfolgungsbehörde aufgestockt werden. Die verhängten Bußgelder sollen zum Teil für eine Vergünstigung des ÖPNV genutzt werden. Weiterhin soll über ein Nachtfahrverbot von übermäßig lauten, getunten Autos diskutiert werden.

### **III. Verzahnung des ÖPNV mit Park and Ride Plätzen**

Die Umsteigepunkte zwischen den Verkehrsmitteln sollten nutzerfreundlich gestaltet und insbesondere an den Schnellbahnhaltstellen ausgebaut werden, um eine komfortable Verknüpfung aller Systeme sicherzustellen. An allen mit dem Pkw gut erreichbaren Stationen der äußeren Stadt sollten P+R-Plätze eingerichtet oder anforderungsgerecht erweitert werden.

Park-and-Ride-Parkhäuser sollen die Verknüpfung des motorisierten Individualverkehrs mit dem ÖPNV gewährleisten. Dafür sollen den Nutzern des ÖPNV an bestimmten Schnellbahnhaltstellen und Bahnhöfen Parkmöglichkeiten für Pkws kostenfrei zur Verfügung stehen. Ziel ist es, der Bevölkerung in den weniger verdichteten Stadtbezirken eine anforderungsgerechte Nutzung der SPNV-Angebote zu ermöglichen. In der Folge soll der fließende und ruhende Verkehr auf den Stadtstraßen entlastet werden. Die P+R-Anlagen sollten zudem mit Ladeeinrichtungen für Elektrofahrzeuge ausgestattet werden.

Wenn man erreichen will, dass Autofahrer Park&Ride Plätze nutzen, muss dies kostenfrei möglich sein. Autofahrer zum Umstieg auf Bus und Bahn zu bewegen, geht nur, wenn hierfür ein attraktives kostenfreies Angebot geschaffen wird. Durch Gebühren werden Interessierte vom Umsteigen auf den ÖPNV abgeschreckt. Auch hier kann man über die oben genannten Finanzierungsinstrumente nachdenken.

### **IV. Effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur**

Hamburg sollte sich als Modellstandort für Fahrzeugvernetzung etablieren und seine Technologieführerschaft ausbauen. Dafür soll ein technisches Verkehrsmanagement eingerichtet werden (1), das den Verkehr in der gesamten Stadt steuert. Weiterhin soll an einer Mobilitäts-App gearbeitet werden. Diese App soll über die aktuelle Verkehrssituation informieren und eine Plattform von allen Mobilitätsanbietern bereitstellen (2).

#### **1. Technisches Verkehrsmanagement**

Intelligente Verkehrssysteme, wie Car2X oder Car-to-Infrastructure sind die Zukunft der Mobilität. Damit die kommunizierenden Fahrzeuge auch sinnvoll eingesetzt werden können, benötigt es die entsprechende Infrastruktur in Städten.

Um dies nutzen zu können sollen aus den Positionsdaten aller Fahrzeuge im Stadtverkehr (floating car data) laufend ein Lagebild des Verkehrsgeschehens erstellt werden. Weiter sollen langfristig Ampelanlagen mit einer neuen Technik ausgestattet werden, um mittels intelligentem Verkehrssystem mit Fahrzeugen kommunizieren zu können. Die bei der Verkehrserfassung und -steuerung in Echtzeit erfassten Daten sollten in der Verkehrsleitzentrale zentral verarbeitet werden, um für Analysen und die Verkehrssteuerung jederzeit zur Verfügung zu stehen. Die Daten sollten auch

direkt in die Navigations- geräte der Fahrzeuge eingespeist werden können, damit die Nutzer ihre Routenwahl individuell planen und optimieren.

Durch diese hochwertige Verkehrsinformationen kann der gesamte Stadtverkehr vollkommen anders gesteuert werden. Durch die Schaffung einer Überwachungsstelle für die digitalen Daten, kann der gesamte ÖPNV mit dem KFZ-Verkehr aufeinander abgestimmt werden. Beispielsweise könne bei Baustellen oder Staus sofort Umgehungsmaßnahmen vorgeschlagen und zwischen den Fahrzeugen kommuniziert werden. Dies trägt zur Beschleunigung des gesamten Verkehrs bei. Die Zukunft des Verkehrs wird in Richtung der künstlichen Intelligenz gehen. Hierauf soll Hamburg vorbereitet sein. Dies bedeutet auch, dass weiterhin an autonomen Fahrkonzepten geforscht werden und umfangreiche Testfahrten durchgeführt werden sollen.

Ziel dieser Innovationen ist jedenfalls einen flüssigeren Verkehr in ganz Hamburg und im Umland zu schaffen, die Reduzierung von umweltbelastenden Abgasen und Verkehrslärm sowie die Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

## **2. Mobilitäts-App „Mobi-App“**

Es soll eine Hamburger-Mobilitäts-App geschaffen werden. In dieser App kann sich der Nutzer – durch die gesammelten Daten – ein umfassendes Bild über den gesamten Stadtverkehr und die Grenzregionen der benachbarten Bundesländer machen. Auf dieser Basis können die Strecke und der Zeitpunkt einer Fahrt besser geplant werden. Über die App – und die Anknüpfung an das Navigationssystem- soll langfristig auch gesehen werden können, ob mit der derzeitigen Geschwindigkeit die grüne Phase der kommenden Ampel geschafft werden kann. Weiterhin soll gesehen werden, können, ob mit dem derzeitigen Vorankommen die Anschluss-Verbindung erreicht werden kann und welche Alternativen es hierzu gibt.

Weiterhin gibt es in Hamburg ein mittlerweile vollkommen unübersichtliches Angebot von diversen Mobilitäts-Dienstleistern. Für jede dieser Dienstleistungen gibt es eine separate App. Dies muss vereinfacht werden. Aus diesem Grund sollen in der Mobi-App alle Dienstleister aufgeführt werden. So bekommt der Nutzer eine Übersicht über alle verfügbaren Dienstleister und kann entscheiden welchen Anbieter er nutzen will.

Ökologischer Effekt: Eine effiziente Verkehrssteuerung hat zur Folge, dass die Schadstoffe in der Luft erheblich reduziert werden. Zudem hat ein flüssigeres Fahrverhalten einen Einfluss auf die Geräuschkulisse in der Stadt.

Hamburg ist Ausrichter des ITS-Weltkongresses, den der europäische Industrie- und Interessenverband ERTICO vom 11. bis 15. Oktober 2021 unter dem Motto „Experience Future Mobility Now“ in Hamburg veranstaltet. Moderne Mobilität ist in unserer Stadt nicht nur aus diesem Grund ein wegweisendes Thema. Neue Mobilitätskonzepte können unseren Stadtverkehr effizienter, sicherer und nachhaltiger machen. Dabei gilt es ein soziales und solidarisches Miteinander im Verkehr sicherzustellen. Dies erfordert nicht zuletzt ein für alle zugängliches Angebot zur Mobilität.