

HAMBURG VEREINT.**SPD-Regierungsprogramm 2025–2030****Hamburg vereint die Zukunft der Mobilität (ab Seite 29)**

Hamburg ist eine moderne Zukunftsmetropole. Das heißt für uns auch: Wer das möchte, muss auch ohne ein eigenes Auto mobil sein können. Dafür schaffen wir einen klugen Mobilitätsmix und einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV). Dafür haben wir Schnellbahnen ausgebaut, Busse optimal eingesetzt und eine zeitgemäße Fahrradinfrastruktur geschaffen. Klar ist aber auch, dass in einer wirtschaftsstarke Millionenmetropole viele Menschen auf ein Auto angewiesen sind und die Wirtschaftsverkehre einen wichtigen Anteil der täglichen Mobilität ausmachen. Die Bedürfnisse sind je nach Stadtteil, Alter, Lebenssituation und Arbeit so vielfältig wie die Stadt selbst. Wir als SPD sehen die einzelnen Verkehrsmittel nicht in Konkurrenz zueinander, sondern vereinen diese zu einem sinnvollen Gesamtkonzept, von dem alle profitieren. Wir werden in diesem Sinne den Hamburg-Takt weiterentwickeln, alternative Mobilitätsformen erproben und in die Fläche bringen, die Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr weiter ausbauen und das Straßennetz modernisieren.

Neue Strecken, neue Stationen, mehr Züge: Die Mobilität von morgen

Wir lassen die ganze Stadt näher zusammenrücken. Bessere Verkehrsverbindungen ermöglichen es, aus allen Stadtteilen schneller in die Innenstadt zu gelangen. Wer besser und schneller erreichbar ist, wird auch öfter besucht – von Menschen aus dem ganzen Stadtgebiet. Darin sehen wir eine große Chance für Stadtteilkultur und Austausch. Der Hamburg-Takt nimmt mit uns Fahrt auf, nicht allein als Versprechen, öffentliche Verkehrsmittel jederzeit rund um die Uhr zur Verfügung zu haben. Sondern es geht uns für die nächsten fünf Jahre um die Schaffung eines klugen Mix aus Schnellbahnen, Bussen und autonom fahrenden Kleinbussen sowie Zubringern. Wir denken den ÖPNV neu! Vereint in einer digitalen App wird der ÖPNV eine Vielzahl an Angeboten haben, von einem Ort zum anderen zu kommen – digital, zuverlässig und bezahlbar.

Wir Sozialdemokrat*innen bauen das Schnellbahnnetz weiter aus. Seit 2011 haben wir dafür wegweisende Entscheidungen getroffen: Mit 100 Kilometern neuen U- und S-Bahn-Linien und mehr als 30 neuen Haltestellen wächst das Schienennetz in unserer Stadt so stark wie seit Jahrzehnten nicht mehr. Hunderttausende Hamburger*innen erhalten in den nächsten Jahren einen Schnellbahnanschluss in ihrer Nähe. Die vorhandenen Strecken werden wir für dichtere Takte und längere Züge ertüchtigen. Wir beschränken uns bei den Schnellbahnen nicht auf Modernisierung und Instandhaltung. Uns geht es um Stadtentwicklung, um die bessere Anbindung ganzer Stadtteile und um Mobilität für alle. Wir vereinen Hamburgs Stadtteile mit einer ganzen Reihe an Großprojekten:

Mit der U5 bekommt Hamburg eine ganz neue, vollautomatische U-Bahn-Linie. Die neue Verkehrs- und Lebensader wird quer durch Hamburg Stadtteile verbinden, die bisher keinen direkten U-Bahn-Anschluss haben. Die östliche Verlängerung der U4 von der Station Horner Rennbahn auf die Horner Geest befindet sich im Bau, im Herbst 2027 soll die Strecke in Betrieb gehen. Die U4 wird im Süden bis voraussichtlich 0 auf den Kleinen Grasbrook verlängert. Wir planen darüber hinaus eine weitere Verlängerung der U nach Wilhelmsburg und langfristig nach Harburg. Darüber hinaus wollen wir mit einer Machbarkeitsuntersuchung die Möglichkeiten einer langfristigen Verlängerung der Linie U2 in Richtung Lohbrügge und Bergedorf prüfen lassen.

Die neue S4 von Altona nach Bad Oldesloe befindet sich im Bau. Nach Fertigstellung der Infrastruktur bis Rahlstedt wird sie bereits Ende 2027 fahren, 2029 wird die Gesamteinbetriebnahme erfolgen. Die AKN-Strecke nach Kaltenkirchen wird seit 2022 elektrifiziert und weiter zweigleisig ausgebaut, um sie 2028 als S5 in das S-Bahn-Netz integrieren zu können. In Schnelsen-Süd entsteht eine zusätzliche Haltestelle. Für die Hamburger Stadtteile Eidelstedt und Schnelsen verbessert sich so die Verbindung in die Hamburger Innenstadt und die Stadtteile selbst werden für den Rest der Stadt leichter erreichbar.

Die Anbindung des Hamburger Westens (Science City Bahrenfeld, Lurup, Osdorfer Born) wird über die neue S6 erfolgen.

Wir werden den 5-Minuten-Takt auf der Linie S1 weiter ausweiten. Die S1 soll abwechselnd mit 6-Wagen-Zügen zum Airport und nach Poppenbüttel fahren, die zeitaufwändige und manchmal irreführende Zugteilung in Ohlsdorf kann somit entfallen. Zwischen Blankenese und Wedel werden wir die Zweigleisigkeit weiter ausbauen, um einen ganztägigen 10-Minuten-Takt zu ermöglichen.

In Bergedorf werden wir die S2 länger im 5-Minuten-Takt und mit 9-Wagen-Zügen fahren lassen. Zudem setzen wir uns in Abstimmung mit Schleswig-Holstein für eine Reaktivierung der Bahnstrecke nach Geesthacht ein.

Mit dem neuen Linienkonzept der S-Bahn, das Ende 2023 umgesetzt wurde, konnte der Betrieb der Harburger S-Bahn stabilisiert und deutlich verbessert werden. Die S3 fährt jetzt über weite Teile des Tages mit 6-Wagen-Zügen. Bis Ende 2025 schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass mit der neuen S6 eine dritte Linie bis nach Neugraben fahren kann. Dafür werden zusätzliche Weichen und Signale gebaut, ein modernes Stellwerk errichtet und die Stromversorgung verbessert. Mit der neuen S6 Süd steigern wir die Kapazität der Harburger S-Bahn um bis zu 40 Prozent.

Die U- und S-Bahn-Haltestellen sind dank unseres ambitionierten Vorgehens zum großen Teil barrierefrei ausgebaut. Seit 2011 wurden insgesamt 17 zusätzliche S-Bahn-Stationen barrierefrei gestaltet, so dass nun fast 90 Prozent der 55 S-Bahn-Haltestellen umgestaltet sind. Bei den insgesamt 85 U-Bahn-Stationen sind 49 seit 2011 barrierefrei ausgebaut worden. Das bedeutet, wir haben nun 81 barrierefreie U-Bahn Haltestellen – also sogar 95 Prozent. Bis 2030 wollen wir alle restlichen Stationen barrierefrei umgestaltet haben.

Der Busverkehr ist eine wichtige Säule des Hamburg-Taktes. In Hamburg gibt es mittlerweile 16 Xpress-Bus-Linien, die sich großer Beliebtheit erfreuen. Sie bieten ohne Aufpreis schnelle Verbindungen zu Knotenpunkten oder wichtigen Zielen mit wenigen Zwischenhalten. Bei zukünftigen Angebotsverbesserungen werden wir den weiteren Ausbau des XpressBus-Netzes besonders in den Fokus nehmen. Als neueste Linien haben wir zum Fahrplanwechsel 2025 die Linie X27 (Bf. Bergedorf – U Billstedt – Bf. Tonndorf – Bf. Rahlstedt – Sasel – Poppenbüttel) in Betrieb genommen. Die X22 von Hagenbecks Tierpark zum Osdorfer Born werden wir verlängern. Autonom fahrende Kleinbusse werden für die Mobilität ein neues Zeitalter einläuten. Mit MOIA und hvv hop haben wir Sozialdemokrat*innen in Hamburg Pionierarbeit für On-Demand-Shuttles geleistet. Der nächste Schritt ist bereits Realität: Autonom fahrende Wagen sind seit 2024 zu Testzwecken auf den Straßen von Hamburg unterwegs. Wir wollen bis 2030 autonom fahrende Kleinbusse in den ÖPNV integrieren und die Hochbahn zu einem datengestützten Verkehrsunternehmen weiter entwickeln. Dadurch können wir vor allem in den Außenbezirken das Angebot wesentlich verbessern. Die Kombination aus Schnellbahnen, Bussen, linienbetriebenen Kleinbussen und On-Demand-Shuttles als Zubringern wird ein neues Zeitalter im öffentlichen Nahverkehr einläuten.

Um diese Verkehrsträger mit weiteren Angeboten wie Carsharing, Leihfahrrädern und -rollern zu kombinieren, werden wir auch die Zahl der Switch-Punkte in der Stadt steigern.

Der Hamburg-Takt wird nur funktionieren, wenn wir das gesamte System digitalisieren. In den Jahren 2025 und 2027 wird Hamburg Gastgeber des UITP-Weltkongresses (des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen) sein. Die Bewerbung um den Kongress war Bestandteil der Absichtserklärung zur „Modellregion Mobilität“, mit der Hamburg Modellstadt für die digitale Mobilität der Zukunft werden soll. Wir werden die digitale S-Bahn voranbringen, die HVV-Switch-App als Allround-instrument weiterentwickeln und die digitale Fahrgastinformation an den Haltestellen weiter ausbauen.

Bezahlbare und transparente Tarife

Das Deutschlandticket war der Beginn einer völlig neuen Ära der Mobilitätsnutzung. Hamburg hat mit mehr als 1,2 Millionen verkauften Deutschlandtickets gezeigt, dass sich die Umstellung lohnt. In keinem anderen Bundesland ist die Nachfrage größer. Wir Sozialdemokrat*innen möchten das Deutschlandticket deshalb weiterhin gemeinsam mit dem Bund finanzieren.

Azubiticket, Semesterticket und Sozialrabatt werden wir weiterführen und nur so weit erhöhen, wie der Preis für das Deutschlandticket prozentual steigt. Zur Entlastung der Senior*innen werden wir schrittweise ein Senior*innenticket einführen.

Das von uns versprochene kostenlose Schüler*innenticket ist 2024 eingeführt worden – und auf eine überwältigende Nachfrage gestoßen. Wir haben damit einen gewaltigen Schritt für die Entlastung von Familien in unserer Stadt gemacht. Wir werden an diesem Angebot zur kostenfreien Nutzung des ÖPNV für Schülerinnen und Schüler festhalten.

Wer kein Deutschlandticket braucht, soll sich zukünftig nicht durch einen Tarifdschunzel schlagen müssen. Wir setzen uns für eine Tarifreform im HVV ein, um endlich eine einfache und nachvollziehbare Tarifstruktur in Hamburg und im Umland zu etablieren.

Deutschlandtakt: Erweiterung des Hauptbahnhofs und Erneuerung der Elbbrücken

Mit einem Fahrgastaufkommen von rund 500.000 pro Tag ist der Hamburger Hauptbahnhof der meist genutzte Bahnhof Deutschlands. Er ist der zentrale Verkehrsknotenpunkt unserer Stadt. Wir unterstützen daher die Pläne der Deutschen Bahn AG zur Erweiterung des Hauptbahnhofs in Richtung Süden. Wir erneuern dafür die künftig überdachte Steintorbrücke, auf der Busse in beide Richtungen halten werden. Mit den neuen Bahnsteigzugängen von der Steintorbrücke und der Bushaltestelle Hauptbahnhof/Steintordamm wurden bereits erste Schritte in diese Richtung getan.

Der neue Fernbahnhof Altona am Diebsteich befindet sich im Bau. Er wird dazu dienen, den Fern- und Regionalverkehr leistungsfähiger und zuverlässiger zu machen. Hier entsteht bis 2027 ein moderner, leistungsfähiger neuer Bahnhof, der insbesondere die Anbindung in Richtung Schleswig-Holstein verbessern und auch die Fernbahnzüge beschleunigen wird.

Um den geplanten Deutschlandtakt zu realisieren, müssen die Elbbrücken saniert und erweitert werden. Wir setzen uns beim Bund dafür ein, dass diese Maßnahmen priorisiert und endlich verbindlich finanziert werden. Sollte der Bund am Verbindungsbahntunnel festhalten, werden wir die Umsetzung tatkräftig unterstützen.

Fahren und Parken

In einer Millionenmetropole brauchen wir Hauptverkehrsstraßen mit einer Regelgeschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde, dafür wollen wir Nebenstraßen und Wohnquartiere verkehrsberuhigter gestalten. Wir müssen alle Straßen in einem guten Zustand erhalten und Verkehrswege ausbauen.

Bei vorhandenen Busspuren werden wir in Verkehrsversuchen prüfen, ob diese während der Rush-hour 1 als E- und Car-Pool-Lane für E-Fahrzeuge bzw. Autos mit drei Personen befahren werden können. 2

Wir investieren viel in den Straßenbau und gestalten so die Mobilitätswende und die Stadt. Das führt zu vielen Baustellen in Hamburg. Wir wollen das Management dieser Baustellen professionalisieren und durch den Einsatz digitaler Planungssysteme verbessern, die Kommunikation zu den Maßnahmen optimieren und die Dauer von Baustellen verkürzen.

Wir Sozialdemokrat*innen wissen, dass wir für eine moderne Mobilität insbesondere in den Außenbezirken zu differenzierten Lösungen kommen müssen. Viele Menschen sind hier auf ein Auto angewiesen und werden es absehbar auch bleiben. Einen pauschalen Rückbau von Fahrspuren, Busbuchten und Parkplätzen lehnen wir ab. Rückbau ist nur möglich, wenn gleichwertige oder bessere Alternativangebote bestehen und angenommen werden.

Wir werden einen Masterplan Parken erstellen und dafür die vorhandenen ober- und unterirdischen Parkangebote erheben. Ziel ist es, Gebiete mit zu hohem Parkdruck zu identifizieren. Für diese Gebiete werden wir ein Moratorium für den Abbau von Parkplätzen erlassen, bis überzeugende Konzepte zur Reduzierung des Parkdrucks vorliegen. Dies kann beispielsweise der Bau von Quartiersgaragen sein oder die regionale Wiedereinführung der Stellplatzpflicht.

Wir werden das Angebot an P+R-Stellplätzen bedarfsgerecht weiter ausbauen. Insbesondere im Zusammenhang mit neuen Schnellbahnhaltstellen werden Anlagen entstehen, die den Umstieg fördern. Die P+R-Gebühren verwenden wir für Sicherheit und Sauberkeit auf diesen Parkplätzen. Wir werden ungenutzte Parkplatzressourcen entweder als Quartiersgaragen oder als Parkplätze zur Unterstützung von Orts- und Nahversorgungszentren nutzen.

Bewohnerparkgebiete haben die Verfügbarkeit von Parkständen für die Anwohner*innen in Gebieten mit einem hohen Parkdruck erhöht. Flächendeckende Bewohnerparkgebiete lehnen wir jedoch ab, wenn vor Ort gar keine Parkplatznot vorherrscht. Wir setzen uns beim Bund für eine Weiterentwicklung des Bewohnerparkens zum Quartiersparken ein. Das Moratorium für neue Bewohnerparkgebiete werden wir so lange fortsetzen. Für Handwerker*innen und andere Dienstleister*innen haben wir einen Serviceparkausweis eingeführt. Die Antragsverfahren werden wir vereinfachen und zu diesem Zweck eine einheitliche Park-App zur Verfügung stellen.

Der Bau neuer Bundesstraßen und Autobahnen wird vom Bund geplant und finanziert. Hamburg ist es gelungen, wichtige Ausbauprojekte im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans zu verankern. Die Verlängerung der A 26 von Stade in Richtung Osten dient dem Netzlückenschluss zwischen der A 7 und der A 1. Die neue Autobahn, die 2033 fertiggestellt sein soll, wird als leistungsfähige West-Ost-Straßenverbindung errichtet und soll weiträumige Hafenverkehre bündeln. Neben der überregionalen Funktion im Autobahnnetz wird die A 26 zudem die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens verbessern und innerstädtische Quartiere von Verkehr und damit von Lärm- und Schadstoffemissionen entlasten. Für Wilhelmsburg ist es uns gelungen, einen Tunnel durchzusetzen. So schützen wir die Menschen vor Ort vor Lärm und erreichen positive Effekte für Stadtentwicklung und Naturraum. Die zusätzlichen Kosten hierfür werden von Hamburg getragen.

Der achtstreifige Ausbau der A 7 nördlich und südlich des Elbtunnels geht voran. Die Autobahndeckel in Schnelsen und Stellingen sind fertiggestellt, der Deckel im Bereich Bahrenfeld/Othmarschen ist im Bau. Sie ermöglichen, dass seit Jahrzehnten getrennte Stadtgebiete wieder zusammenwachsen können und attraktive Grünflächen entstehen.

Auch die A 1 wird in den nächsten Jahren zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Südost und der Anschlussstelle Hamburg-Harburg achtstreifig ausgebaut. Zudem befürworten wir die Planungen des Bundes für die sechsstreifige Erweiterung der A 23 zwischen der Anschlussstelle Tornesch und dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest.

Elektromobilität

Seit 2020 werden von den städtischen Busunternehmen Hochbahn und vhh.mobility nur noch emissionsfreie Busse angeschafft. Mittlerweile fährt rund ein Viertel der städtischen Busflotte elektrisch. Die 9 Busbetriebshöfe müssen in den nächsten Jahren entsprechend umgebaut werden. In Meiendorf entsteht der erste reine E-Busbetriebshof.

In Hamburg wird es bis 2025 rund 2.000 städtische Ladepunkte für Elektromobilität im öffentlichen Straßenraum geben. Den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur werden wir durch die Einbeziehung privater Ladesäulenbetreiber beschleunigen. Die Ladeinfrastruktur werden wir auch danach weiter ausbauen: Die Hamburger Energiewerke Mobil (HENW Mobil) ist für den Ausbau und Betrieb der städtischen Ladeinfrastruktur verantwortlich und wird perspektivisch insgesamt 5.000 städtische Ladepunkte betreiben. Daneben sollen bis Mitte 2027 zusätzlich 2.500 privatwirtschaftlich betriebene Ladepunkte im öffentlichen Raum entstehen. Dabei werden gezielt auch Stadtteile erschlossen, die sich in vom ÖPNV weniger erschlossenen Regionen befinden, denn gerade dort ist der Individualverkehr noch stärker ausgeprägt. Hier werden Anreize geschaffen, dies klimaneutral durch Elektromobilität zu erreichen. Dazu werden auch vermehrt DC-Ladepunkte (Hypercharge) an öffentlich zugänglichen Standorten und in P+R-Parkhäusern errichtet.

In den letzten Jahren haben wir die Anschaffung von E-Taxis gefördert. Mittlerweile fahren in Hamburg mehr als 680 Taxis mit vollelektrischem Antrieb, damit ist jedes fünfte Taxi emissionsfrei unterwegs. Ab 2025 dürfen in Hamburg nur noch lokal emissionsfreie Taxis und Mietwagen neu in Betrieb genommen werden. Für Großraumtaxis und für die Rollstuhlbeförderung geeignete Transporter gilt dies ab 2027.

Fahrradfahren und mehr

Die Hamburger*innen legen immer mehr Wege mit dem Fahrrad zurück. Inzwischen gibt es 28 Prozent mehr Radverkehr als vor der Corona-Pandemie. Das ist eine erfreuliche Entwicklung, die wir mit entsprechenden Ausbaumaßnahmen begleiten: Seit 2019 wurden mehr als 250 Kilometer neue Radwege gebaut. Mit uns werden Radwege aber nicht nur gebaut, wenn ganze Straßenzüge umgestaltet werden. Wir wollen in Zukunft verstärkt bestehende Radwege modernisieren und damit die Infrastruktur verbessern. Den Ausbau des Velorouten-Netztes werden wir abschließen und die Rad-schnellwege aus dem Umland weiter voranbringen.

Für uns Sozialdemokrat*innen steht die Alltagstauglichkeit des Ausbaus im Fokus: die Erreichbarkeit der Ortszentren, um beispielsweise gut mit dem Fahrrad zum Einkaufen zu kommen, sowie die Erreichbarkeit der U- und S-Bahn-Stationen, um bequem und sicher auch per Fahrrad Anschluss an den schienengebundenen Nahverkehr zu erhalten.

Dafür bauen wir die Bike+Ride-Angebote an bestehenden und neuen Schnellbahnhaltstellen weiter aus. An vielen Haltestellen sind die neuen attraktiven Anlagen bereits nutzbar. Wir wollen möglichst viele Stellplätze schaffen, ohne überdimensionierte Stationen entstehen zu lassen. Wir fördern außerdem den Bau von privaten Radhäuschen als diebstahlsichere und regenfeste Unterbringungsmöglichkeit von Fahrrädern. Wir werden insbesondere in Ortszentren den Bau von speziellen Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder fördern.

Wir befürworten die Service-Lösung, mit der das Radfahren auf Gehwegen dort erlaubt ist, wo Radwege fehlen, aber das Verkehrsaufkommen auf der Fahrbahn hoch ist. Dabei ist die Sicherheit der Fußgänger*innen zu berücksichtigen.

Das StadtRAD-Netz werden wir weiter ausbauen und auf das gesamte Stadtgebiet ausdehnen.

Als Alternative zum Fahrrad hat der Bund 2019 E-Scooter im Straßenverkehr erlaubt. Sie ermöglichen ein neues Maß an Mobilität. Wenn sie jedoch falsch abgestellt werden und anderen, insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen, den Weg versperren, sind sie ein großes Ärgernis. Wir werden das nicht mehr tolerieren, sondern stufen das bisher genehmigungsfreie Angebot als genehmigungspflichtige Sondernutzung ein. Damit einher gehen klare Vorgaben für das Abstellen der E-Scooter auf ausgewiesenen Abstellflächen mit hohen Gebühren bei Nicht-Einhaltung, die zukünftig konsequent auch von den Nutzer*innen eingetrieben werden.

SPD

Die meisten Wege in unserer Stadt beginnen und enden zu Fuß oder werden zu Fuß zurückgelegt. Wir stehen zu den vielen Maßnahmen der Fußverkehrsstrategie mit dem Ziel, Wege besser miteinander zu verknüpfen und die Sicherheit von Fußgänger*innen zu erhöhen. Dafür werden wir die Sanierung sowie die Zugänglichkeit der Fußwege weiter fördern. Wir haben die baulichen Hürden für Rollatoren, Rollstühle oder Kinderwagen im öffentlichen Raum bereits deutlich zurückgebaut. Bei Fußwegen achten wir weiterhin auf abgesenkte Bordsteine und einen barrierearmen Ausbau.

„GUTE GRÜNDE FÜR GRÜN“

Regierungsprogramm von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Landesverband Hamburg ab 2025

Kapitel 2: Hamburg bezahlbar und lebenswert gestalten (Seite 23 ff.)

Hamburg lebt die Mobilitätswende – wir wollen sie fortsetzen

In Hamburg ist die Mobilitätswende in vollem Gang – dies belegen sowohl langfristige Trends als auch insbesondere die Entwicklungen der vergangenen Jahre. Zwischen 2017 und 2022 ist die Zahl der Radfahrer*innen um 47 % und die Zahl der Menschen, die den ÖPNV nutzen, um 9 % gestiegen. Im gleichen Zeitraum hat der Autoverkehr auf Hamburgs Stadtstraßen um 11 % abgenommen. Seit 2019 ist die Zahl der in Hamburg verkauften HVV-Abos um rund 40 % gestiegen.

In einer wachsenden Stadt, in der die Verkehrsfläche aber im Kern gleich bleibt, ist die Mobilitätswende das Versprechen, den Verkehr – quer über alle Verkehrsträger – leistungsfähiger zu machen, weil sie mehr Mobilität auf derselben Fläche ermöglicht. Deswegen ist die Mobilitätswende ein Angebot an alle Menschen in unserer Stadt. Mit der Mobilitätswende wollen wir Hamburgs Mobilität leistungsfähiger, umweltfreundlicher und klimaneutral machen. Unser Ziel ist, dass sich die Menschen bei der Wahl eines Verkehrsmittels zu 80 % für den Umweltverbund entscheiden – also dafür, ihren Weg mit Bus, Bahn, Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen.

Der Abschied von der autogerechten Stadt und die Hinwendung zu einer Stadt für alle Menschen ist auch eine soziale Frage. Sie entlastet nicht nur viele, insbesondere einkommensschwache Menschen, die häufig an den Hauptverkehrsstraßen wohnen und dort mit Abgasen und Lärm belastet werden. Mit dem Deutschlandticket haben wir die Ticketpreise im ÖPNV in Hamburg praktisch halbiert und für Schüler*innen sogar kostenfrei gestellt. Das ist das größte soziale Entlastungsprogramm seit langem.

Die Mobilitätswende ist aber auch ein erheblicher Wirtschaftsfaktor. Wir werden im Verkehrssektor insbesondere in den schienengebundenen Verkehr große Summen investieren. Damit machen wir unsere Stadt nicht nur lebenswerter, sondern geben ihr auch neue Zukunftsperspektiven. Aber es ist mehr als das: Mit einer lebenswerteren und attraktiveren Stadt haben wir auch die Möglichkeit, mehr kluge Köpfe, Start-ups, Unternehmen und Fachkräfte anzuziehen. Städte wie Wien, Kopenhagen und Amsterdam profitieren bereits erheblich davon.

Wir wollen den ÖPNV weiter ausbauen

Wir wollen, dass der ÖPNV das Rückgrat der Mobilität in Hamburg wird. Wir wissen, dass wir dafür investieren müssen: in den Ausbau der Bahnen, in mehr und emissionsfreie Busse, in die möglichst vollständige Barrierefreiheit und in die Digitalisierung. Mit dem kostenfreien Schüler*innenticket und dem Deutschlandticket fahren die Hamburger*innen so günstig wie nie zuvor – und das bei deutschlandweiter Gültigkeit und einem stetig besser werdenden Angebot im HVV. Beide Tickets tragen zudem erheblich zum Bürokratieabbau bei. Perspektivisch wollen wir in Hamburg ein kostengünstigeres Senior*innenticket auf Basis des Deutschlandtickets im HVV schaffen.

Wir wollen den ÖPNV insbesondere in der Fläche Hamburgs ausbauen und die Stadtteile in den Blick nehmen, die bisher nicht oder nur unzureichend mit der Bahn angebunden sind. Unser Ziel ist es, dafür in den nächsten 20 Jahren mindestens 36 neue Bahnhöfe in allen Teilen der Stadt zu bauen. Wir wollen die U4 in Richtung Horner Geest 2026 eröffnen. 2027 soll der Bau der U4 in Richtung Grasbrook/Wilhelmsburg beginnen. Hier wollen wir prüfen, wie und mit welchem Verkehrssystem wir den ÖPNV weiter in Richtung Süden entwickeln. Wir wollen mit der S4 bis Ende 2027 Wandsbek, Tonndorf und Rahlstedt und mit der S5 Eidelstedt und Schnelsen ins Hamburger S-Bahnnetz bringen. Mit der U5 wollen wir 180.000 Hamburger*innen neu und zusätzlich an das Schnellbahnnetz an-

Bündnis 90/Die Grünen-Hamburg

schließen – in einem ersten Schritt insbesondere Steilshoop und Bramfeld. Mit der Planung der S6 in Richtung Lurup/Osdorf und des Verbindungsbahn-Entlastungstunnels zwischen Hauptbahnhof und Altona haben wir begonnen. Wir wollen den Blick aber auch noch weiter nach vorn richten. Hamburg und Schleswig-Holstein wollen die Planung für die Bahnanbindung von Hamburg-Bergedorf nach Geesthacht vorantreiben. Um die Planung mit Hochdruck voranzutreiben, streben wir einen „Bergedorfer Konsens“ an. Wir unterstützen die Planungen und später auch den Bau aktiv. Hierzu werden wir vor allem die Planungen auf dem Bergedorfer Gebiet aktiv vorantreiben, um die Förderfähigkeit durch Bundesgelder zu sichern.

Hamburg hat traditionell zu wenig tangentielle Schienenverbindungen – also Linien, die nicht sternförmig auf den Hauptbahnhof zulaufen, sondern die Stadtteile untereinander verbinden, ähnlich wie die drei Ringstraßen. Wir prüfen deswegen, auf Teilen der Güterumgebungsbahn Schienenpersonenverkehr zu ermöglichen. Damit könnte man nördlich der U3 eine weitere Querverbindung im Schienenverkehr schaffen. Wir werden zudem prüfen, ob eine Verlängerung der U4 und der U5 im östlichen Teil der Stadt förderfähig durch den Bund wäre. Diese würde dann auch einen Anschluss Jenfelds beinhalten.

Im Gegensatz zu vorherigen Senaten machen wir aber auch unsere Hausaufgaben im Bestand: Wir sanieren, modernisieren und erweitern die S-Bahn-Strecken nach Wilhelmsburg/Harburg/Neugraben und nach Bergedorf. Damit schaffen wir mit der S6 in Richtung Süden die dringend benötigte Erweiterung der S-Bahn und stellen sicher, dass Hamburgs 105. Stadtteil Oberbillwerder gut ans Netz angebunden sein wird. Wir wollen den Masterplan Hauptbahnhof umsetzen, um damit den Menschen mehr Platz zu geben, das Reisen bequemer zu machen und das Fahrradparken in großem Umfang zu ermöglichen. Wir wollen auch die Gleiskapazität im Hauptbahnhof deutlich erhöhen. Wir wollen den Schienenknoten Hamburg erweitern und wollen deswegen gemeinsam mit dem Bund in einer großen Knotenstudie hierfür Handlungsmöglichkeiten ausloten. Wir werden in diesem Zusammenhang auch prüfen, den Bahnhof Berliner Tor so auszubauen, dass er für den Regional- und gegebenenfalls auch langfristig für den Fernverkehr als Verkehrshalt und Endhaltestelle genutzt werden kann. Zudem sollen 7 Elbbrücken für den Fern- und Regionalverkehr neu gebaut beziehungsweise modernisiert werden. Insgesamt schaffen wir damit die Möglichkeiten, viel mehr Menschen in deutlich mehr Stadtteilen mit dem Schnellbahnnetz zu erreichen. Damit wir ein Wachstum der Kapazität von über 30 % im S-Bahn-Netz gut umsetzen können, werden wir das Netz und die Fahrzeuge digitalisieren.

Gleichzeitig gilt: Neue Schienenwege lassen sich nicht über Nacht bauen. Damit die Menschen an keinem Ort in Hamburg auf ein Auto angewiesen sind, müssen wir jetzt handeln und auch den straßengebundenen Nahverkehr mit Bussen und On-Demand-Shuttles weiter stärken. Wir wollen den Busverkehr in Hamburg emissionsfrei machen. Gleichzeitig wollen wir perspektivisch mit weiteren Bussen und Buslinien, insbesondere den Expressbuslinien, den ÖPNV weiter ausbauen und die stark wachsende Nachfrage bedienen. Hierfür wollen wir verstärkt eigene Busspuren etablieren und die Ampelvorrangschaltungen für Busse ausbauen, wobei die neuen oder schon vorhandenen Ampelvorrangschaltungen noch konsequenter den Bus gegenüber dem Individualverkehr bevorzugen müssen. Ziel ist es, mit den X-Buslinien die Tangentialverbindungen in Hamburg weiter zu stärken und viel besser in den ÖPNV zu integrieren. Hierzu wollen wir das autonome Fahren in Deutschland im ÖPNV auf die Straße bringen. Unser Ziel ist es, mit 500 autonomen Midi-Bussen im ÖPNV den Busverkehr in der äußeren Stadt als nächsten Schritt zum Hamburg-Takt erheblich zu verdichten. Zusammen mit einer viel stärkeren Abdeckung des Stadtgebietes mit autonomen On-Demand-Verkehren wollen wir eine Mobilitätsgarantie in der Fläche anbieten. Damit dies auch gelingen kann, wollen wir weitere finanzielle Spielräume ermöglichen, damit das Angebot in Richtung Hamburg-Takt ausgebaut werden kann.

Das Expressbusnetz kann in den kommenden Jahren bei entsprechender Nachfrage die Grundlage für die Entwicklung eines Stadtbahnnetzes darstellen. Insgesamt denken wir: Hätten vorherige Senate

Bündnis 90/Die Grünen-Hamburg

ohne grüne Beteiligung die Stadtbahn 2001 und 2011 nicht gestoppt, hätten wir heute weniger Engpässe im HVV. Planungen alleine befördern aber noch keine Menschen. Daher haben die bestehenden Baumaßnahmen Priorität. In dieser Legislaturperiode haben wir trotz Corona die Zahl der Fahrgäste im Busnetz von 290 Millionen im Jahr 2019 auf 321 Millionen im Jahr 2023 deutlich gesteigert. Unser Ziel ist es, dass diese Zahlen weiter steigen. Damit wir dann aber nicht mit ständig überfüllten Buslinien leben müssen, wollen wir die Stadtbahn perspektivisch als zusätzliches Verkehrsmittel in Hamburg etablieren. Für uns gilt weiterhin: nicht Stadtbahn oder U-Bahn, sondern so wie in München, Wien und Berlin auch: Stadtbahn und U-Bahn.

Hamburg an der Elbe - die Wasserwege nutzen und den Fährverkehr ausbauen

Hamburg wird durch die Elbe getrennt. Harburg, Mitte und Altona werden im ÖPNV durch die Fährlinien der HADAG miteinander verbunden und ermöglichen jenseits der beiden Elbtunnel und der Elbbrücken eine Querung. Die Fähren, einschließlich der HBEL, sind insbesondere für Menschen aus dem Bereich Süderelbe die beste Alternative zur Fahrt durch den Elbtunnel mit PKW oder Bus und sind Teil der Radrouten. Wir wollen die HADAG weiter stärken, werden den Fahrplan erweitern und zusätzliche Fahrgastschiffe bauen und betreiben.

Wir erneuern unsere Infrastruktur

Der Ausbau der Schienen, aber auch die Sanierung der Energie-, Straßen- und Brückeninfrastruktur ist enorm wichtig und muss kontinuierlich und mit aller Kraft vorangetrieben werden. Dabei müssen wir über die verschiedenen Instrumente der Umsetzungs-, Planungs- und Finanzierungsbeschleunigung schneller werden. Wir wollen zudem unsere Stadt durch kooperatives und koordiniertes Bauen modernisieren und entlasten. Ziel ist es, die Belastungen durch Baustellen im Straßenraum zu minimieren und gleichzeitig Hamburg stärker zu modernisieren. Um das zu erreichen, wollen wir die Datenlage verbessern, viel stärker in die Programmkoordination (beispielsweise gemeinsames Bauen der Leitungsträger) einsteigen, kooperatives Bauen durch Anreizsysteme und Verbote fördern, mit einem Anreizsystem die Termintreue fördern, unsere Regelwerke entbürokratisieren, Verträge leben und nachschärfen und über den Sinn und Zweck der Baumaßnahmen besser kommunizieren. Wir wollen unsere Straßen, Brücken, Ampeln und die öffentliche Beleuchtung in einem guten Zustand erhalten und deswegen die Sanierungsanstrengungen verstetigen. Dafür haben wir in dieser Legislaturperiode mit durchschnittlich 186 Fahrstreifenkilometern pro Jahr einen neuen Sanierungsrekord auf Hamburgs Stadtstraßen aufgestellt. Daran wollen wir in den nächsten Jahren anknüpfen. Beim Umbau der Stadt wollen wir Flächen entsiegeln, Bäume pflanzen, Regenwassermanagement mitdenken und strukturreich gestaltete Grünräume anlegen. Wir wollen bei jedem Neubau einer Straße dafür eine Entsiegelungsbilanz vorlegen. Wir verfolgen die beschlossene „Strategie Mobilitätswende“ weiter und wollen zusammen mit dem Bund das Bewohner- zum Quartiersparken weiterentwickeln. Dabei wollen wir, dass Halter*innen von einem Smart nicht den gleichen Preis zahlen wie jene von einem Transporter-Van, der deutlich mehr öffentliche Fläche in Anspruch nimmt. Daher wollen wir die Parkgebühren bei entsprechender Bundesgesetzlage nach Fahrzeuggröße staffeln.

Wir bauen die Fahrradstadt Hamburg weiter

Unsere Radverkehrspolitik ist sehr erfolgreich: Der Anteil des Radverkehrs am Verkehrsmix ist von 15 % im Jahr 2017 auf 22 % im Jahr 2023 gestiegen. In der aktuellen Legislaturperiode haben wir pro Jahr 60 bis 80 Kilometer Radwege neu gebaut, saniert oder gewidmet. Wir haben den tatsächlichen Bau neuer Fahrradwege um 65 % gegenüber der letzten Legislaturperiode gesteigert. Das ist ein großer Erfolg, den wir weiter ausbauen wollen. Wir wollen mittelfristig 100 Kilometer Fahrradwege im Jahr neu bauen, widmen oder auf qualitativ hohem Niveau sanieren.

So können wir auch in der äußeren Stadt schneller als bisher die Qualität der Radwege verbessern. Den begonnenen Ausbau der bestehenden Velorouten wollen wir in der neuen Legislaturperiode vollenden und neue Routen planen. Mit den Bezirken erarbeiten wir die bezirklichen Fahrradkonzepte, mit denen wir wichtige Ziele wie lokale Zentren und insbesondere weiterführende Schulen an das

Bündnis 90/Die Grünen-Hamburg

Radroutennetz anbinden wollen. Parallel zu den so entstehenden Schulradwegen wollen wir auch die Radschnellwege in die Umsetzung bringen. Im Bündnis für den Fuß- und Radverkehr wollen wir in den nächsten Jahren die Schulstraßen als wichtiges Element mit aufnehmen. Wir wollen das Fahrradparken im Quartier und die Bike-and-Ride-Anlagen an den U-, S- und Fährstationen ausbauen. Hier wollen wir bis 2040 eine Vollabdeckung mit 40.000 Stellplätzen erreichen. Unser Ziel ist es zudem, die Qualität der neu gebauten Radwege weiter zu steigern. Wir haben im Bündnis für den Fuß- und Radverkehr festgeschrieben, dass prioritär komfortable, 2,5 Meter breite, von der Straße getrennte Radwege in Form von geschützten Fahrradstreifen oder Kopenhagener Radwegen in Hamburg neu gebaut werden sollen. Dies werden wir immer stärker in die Tat umsetzen. Dadurch wollen wir erreichen, dass sich insbesondere vulnerable Verkehrsteilnehmer*innen auf Hamburgs Radwegen sicher fühlen. Um dies umzusetzen, wollen wir das bewährte Bündnis für den Fuß- und Radverkehr fortsetzen. Wir wollen die untere Straßenverkehrsbehörde in die Verkehrsbehörde integrieren.

Hamburg bekommt eine Fußverkehrsstrategie

Wir haben unser erfolgreiches Bündnis für den Radverkehr um den Fußverkehr erweitert. Damit haben wir die organisatorische Grundlage gelegt, erstmals eine hamburgweite Fußverkehrsstrategie aufzulegen. Kernziel ist es, ebenfalls 80 bis 100 Kilometer Fußwege pro Jahr in Hamburg zu erneuern. Hierfür wollen wir die Gehwege systematisch in ihrem Zustand erfassen und Hotspots bei der Sanierung priorisieren. Mit den Hamburg Blocks – nach dem Vorbild der Superblocks in Barcelona – wollen wir in Zusammenarbeit mit den Bezirken innerstädtische Quartiere für Menschen aufwerten. Ein wichtiges Ankerprojekt ist dafür freiRaum Ottensen – das autoarme Quartier. Hier werden künftig Durchgangsverkehre mit dem Auto unterbunden und Parkplätze in Räume für Begegnung, konsumfreien Aufenthalt, urbanes Grün sowie Fuß- und Radverkehr umgewandelt. Wir sind für weitere Vorschläge aus den Bezirken offen.

Unser Ziel ist es, den Fußverkehr noch stärker mit dem ÖPNV zu verzahnen und dafür insbesondere das Umfeld von Haltestellen attraktiver zu gestalten. Wir wollen die Rechte von Fußgänger*innen in den entsprechenden Regelwerken stärken, um den Stadtraum für sie sicherer und komfortabler gestalten zu können. Für E-Roller wollen wir ein Netz an Stationen ausweisen. Nachdem wir in dieser Legislaturperiode praktisch alle Bettelampeln abgebaut haben, wollen wir Fußgänger*innen an für Fußverkehr relevanten Ampeln stärker priorisieren. Das Fußgängerleitsystem werden wir bedarfsgerecht weiterentwickeln und bezirkliche Fußverkehrskonzepte stärken.

Wir wollen die Vision Zero und mehr Tempo 30

Der Fixpunkt unserer Verkehrspolitik ist die Verkehrssicherheit. Zwar gibt es heute deutlich weniger Unfälle und Verkehrstote. Dennoch kommen leider immer noch 20 bis 30 Menschen pro Jahr im Hamburger Verkehr ums Leben. Kinder und ältere Menschen über 65 Jahre sind hierbei besonders gefährdet. Verkehrssicherheit geht uns alle an – vollkommen egal, ob wir Stadt- oder Verkehrsplaner*innen, Auto- oder Radfahrer*innen, Fußgänger*innen oder Schüler*innen sind. Unser Ziel ist: Wir wollen null Verkehrstote in Hamburg!

Um die Vision Zero zu erreichen, haben wir eine ganze Reihe an Maßnahmen ergriffen: Mehr und von der Straße getrennte Radwege gebaut, Ampeln erneuert und verändert, in die städtischen LKW und Busse Abbiegeassistenzsysteme eingebaut und durch eine konsequente Verkehrsüberwachung die bestehenden Tempolimits in Hamburg deutlich besser durchgesetzt. Es muss gelten: Wo Tempo 50 erlaubt ist, darf maximal Tempo 50 gefahren werden. Wo Tempo 30 erlaubt ist, darf maximal Tempo 30 gefahren werden. Die Einhaltung der Geschwindigkeit wollen wir zugunsten der Verkehrssicherheit auch durch mindestens 20 zusätzliche Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen noch stärker kontrollieren. Die Einnahmen sollen neue Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen finanzieren. Wir glauben aber auch, dass wir deutlich mehr Tempo 30, insbesondere im nachgeordneten Netz, brauchen. Wir wollen insbesondere dort, wo kein Platz für eine Radverkehrsanlage ist, verstärkt prüfen, ob eine Anordnung von Tempo 30 möglich ist. Wir wollen, dass Hamburg Teil der Initiative „Le-

Bündnis 90/Die Grünen-Hamburg

benswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ des Deutschen Städtetages zur Reform des Straßenverkehrsgesetzes wird, der sich mittlerweile über 1.000 Städte, Gemeinden und Landkreise in Deutschland angeschlossen haben.

Wir wollen die attraktive und lebendige Innenstadt weiterentwickeln

Wir haben den Wähler*innen im letzten Bürgerschaftswahlkampf die lebendige und autoarme Innenstadt als attraktiven Ort für alle Hamburger*innen vorgestellt und dafür viel Zuspruch erhalten. Für die Innenstadt bedeutet das: mehr Grün- und Sitzflächen, Spielgelegenheiten für Kinder, ruhige Straßen als Orte der Begegnung und vieles mehr. Konkret werden wir den Jungfernstieg deutlich attraktiver gestalten. Wir werden das Kontorhausviertel inklusive seiner Perle, dem Burchardplatz, zukunftsorientiert und gleichzeitig traditionsbewusst entwickeln. Die Umgestaltung des Hopfenmarktes ist ebenso beschlossen, und das Rathausquartier ist in weiten Teilen bereits umgebaut. Die Steinstraße wollen wir als verkehrsberuhigte Allee mit breiten und grüneren Nebenflächen neu gestalten und den Hammaburgplatz zu einer erweiterten Grünfläche mit hoher Aufenthaltsqualität weiterentwickeln. Wir wollen dabei aber nicht stehen bleiben. Für uns ist klar: Wir wollen die autoarme und lebendige Innenstadt auch in der nächsten Legislatur weiterentwickeln. Insbesondere werden wir die Straßen rund um den Hauptbahnhof, die Kirchenallee, die Steintorbrücke und den Glockengießerwall in der schrittweisen Umsetzung des Masterplans Hauptbahnhof in den Blick nehmen. Der öffentliche Raum rund um den Hauptbahnhof mit seinen vielen Fußgänger*innen und Fahrgästen soll neu geordnet werden, damit der Aufenthalt am Bahnhof und das Bahnfahren ansprechender werden. Insbesondere die Wege des Hauptbahnhofs hin zu City und St. Georg sollen einladender und angenehmer gestaltet werden. So gelingt es uns, auch das Sicherheitsgefühl rund um den Hauptbahnhof zu verbessern. Bei der Öffnung des Hauptbahnhofs kommt uns der bereits vorhandene Wallringtunnel zugute. Sein Potenzial möchten wir stärker nutzen, um die Flächen darüber neu zu entwickeln. In der HafenCity setzen wir uns ein für mehr Sicherheit und Qualität der Straßenräume durch Temporeduzierung und mehr Grün. Um Menschen aus dem Umland und äußeren Stadtteilen an die Innenstadt anzubinden, wollen wir Park+Ride weiterentwickeln und dort, wo sinnvoll, auch weiter ausbauen.

Wir wollen das Gesicht der Stadt gestalten

Wir wollen in Zusammenarbeit mit den Bezirken den öffentlichen Raum am Wandsbeker Markt im Rahmen des städtebaulichen Konzeptes, am Überseering West im Rahmen der U5 und entlang der Bundesstraße an den universitären Einrichtungen aufwerten. Hierfür ist in diesen Bereichen eine Neuordnung des öffentlichen Raums erforderlich. Wir werden zudem erneut eine Ostanbindung des Hafens durch einen Tunnel, der die Haupthafenroute unter dem Müggenburger Zollhafen an Georgswerder anbindet, in den Blick nehmen. Es ist für uns aber eine Grundbedingung, dass damit eine Entlastung der Veddel und der Harburger Chaussee einhergeht und geprüft wird, ob man durch diese Maßnahme substanzielle Verlagerungen des Durchgangsverkehres aus der Hamburger Innenstadt erreichen kann.

Hamburgs Mobilität wird elektrisch und digital

Die Antriebswende ist eine wichtige Ergänzung zur Mobilitätswende. Wir wollen Hamburgs Taxen, Busse und Car-Sharing-Fahrzeuge emissionsfrei betreiben. In diesem Zusammenhang werden wir auch HVV Switch weiter ausbauen und vermehrt stationäres Carsharing prüfen. Wir wollen aber auch in großen Schritten beim PKW und LKW die Antriebswende in Hamburg fördern. Hier haben wir das Ziel, bis 2030 eine Elektrifizierungsquote von 40 % im PKW-Bereich zu erreichen sowie 25 % emissionsfreie LKW auf Hamburgs Straßen. Hierfür wollen wir bis 2025 2.000 Ladepunkte bauen. Wir wollen möglichst viele Emissionen auf der letzten Meile der Logistik- und Paketunternehmen sparen und die städtische Strategie umsetzen. Hamburgs Mobilität der Zukunft wird aber nicht nur emissionsfrei, sondern auch hochgradig digital sein. Herzstück ist die Strategie Digitale Mobilität und die Ausrichtung vom ÖPNV-Weltkongress 2025 und 2027. Hier sollen die Themen autonomes Fahren im ÖPNV, MaaS-Plattformen, Building Information Modelling, digitaler Mobilitätswilling, digitale U- und S-Bahnen, digitales Parkraum- und Erhaltensmanagement, intelligente Ampeln sowie digitale KI-

Bündnis 90/Die Grünen-Hamburg

gestützte Ampel- und Verkehrssteuerung zusammenfließen und unser Verkehrssystem nachhaltig verbessern. Zentrale Ziele sind die nahtlose und durchgängige Mobilität sowie der Bürokratieabbau.

Auf die Inhalte kommt es an.

Unser Wahlprogramm zur Bürgerschaftswahl 2025

Dynamischer Verkehr – Hamburg wieder in Bewegung bringen (ab Seite 27)

Freiheit für Mobilität

Der Verkehr in Hamburg muss fließen. Wir bringen Hamburg wieder in Bewegung. Denn Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis. Die sichere, günstige, zügige und verlässliche Fortbewegung ist für Menschen jeden Alters eine wesentliche Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und ein erfülltes Leben in unserer Stadt sowie zwingend notwendig für eine florierende Wirtschaft.

Unter SPD und Grünen steht Hamburg jedoch viel zu oft still und bei weiter steigenden Unfallzahlen leben die Menschen im Straßenverkehr viel zu gefährlich. Auch der Wirtschafts- und Logistikstandort nimmt massiv Schaden. Hamburg ist gegenwärtig die Stauhauptstadt Deutschlands. Trotz sogenannter Baustellenkoordinatoren werden Baustellen nicht effektiv koordiniert und viel zu langsam fertiggestellt. Immer mehr Parkplätze werden abgebaut – bereits über 4.000 allein in den vergangenen fünf Jahren. Dabei nimmt die Zahl der Fahrzeuge in Hamburg weiter zu – aktuell sind über 25.000 Autos mehr zugelassen als noch vor fünf Jahren. Das passt nicht zusammen. Busse und Bahnen sind häufig unpünktlich und verschmutzt. Das Ergebnis des 184 Millionen Euro teuren SPD-Prestigeprojektes „Busbeschleunigung“ ist, dass Busse sogar langsamer sind als zuvor. Fußwege und Radwege sind teils in sehr schlechtem Zustand und von Sanierungen wird zugunsten von gefährlichen Radfahrstreifen auf der Fahrbahn oftmals abgesehen. SPD und Grüne machen eine Verkehrspolitik an den Bedürfnissen vieler Menschen vorbei oder sogar noch dreister: bewusst gegen deren Bedürfnisse. Die CDU Hamburg wird dieses Gegeneinander in der Mobilität beenden und eine fundamentale Kehrtwende einleiten.

Wir sind der Garant für individuelle Mobilität – ob mit dem Auto, der Bahn, dem Bus, dem Fahrrad oder zu Fuß. Wir verwehren uns dagegen, dass Verkehrsteilnehmer und Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden. Wir setzen auf Angebote und Anreize statt auf Verbote und Bevormundung. Es geht nicht darum, auszugrenzen, sondern darum, kluge Lösungen für alle Verkehrsteilnehmer zu finden. Jede und jeder Einzelne soll selbst entscheiden, wie er sich in Hamburg fortbewegen möchte. Wir treten ein für einen fairen Mobilitätsmix als Gegenmodell zur einseitigen Verkehrspolitik von SPD und Grünen. Wir wollen ein friedliches Miteinander auf Hamburgs Straßen, Rad- und Gehwegen, ebenso wie in unseren Bahnen, Bussen und an Haltestellen. Mobilität darf Spaß machen und sie muss funktionieren.

Auto mit Zukunft – fließender Verkehr und intelligente Verkehrssteuerung

Wir bekennen uns klar zum Auto als Mittel individueller Freiheit und Mobilität und für den Wirtschaftsverkehr. Wir erkennen an, dass viele Hamburger das Auto nutzen müssen oder wollen. Gerade in den Außenbezirken der Stadt gibt es nicht für alle Strecken und Tageszeiten eine praktikable Alternative der Fortbewegung. Wir setzen uns entsprechend der Bedürfnisse der Hamburgerinnen und Hamburger dafür ein, dass das Auto auf Hamburgs Straßen weiterhin eine Zukunft hat. Dafür werden wir die Infrastruktur entsprechend sanieren und ausbauen sowie ausreichend Parkplätze vorhalten. Ein pauschales Verbot einzelner Antriebstechnologien und die Diskriminierung von Autofahrern im Straßenverkehr lehnen wir ab.

Wir wollen Hamburgs Verkehr zum Fließen bringen und das tägliche Stauchaos beenden. Dazu werden wir die notwendigen Baustellen in Absprache auch mit dem Umland besser koordinieren und das fehlgeleitete stadtweite und bezirkliche Baustellenmanagement neu aufstellen. Wir werden einen aktuellen Generalverkehrsplan implementieren, der die Verkehrsbedürfnisse in der Stadt sowohl von Bürgern als auch von Gewerbe und durchfahrenden Verkehrsteilnehmern abbildet und realistische

Planungen ermöglicht. Die Abstimmung zwischen den verschiedenen Bauträgern wie den Bezirksämtern, dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), der Straßenverkehrsbehörde, aber auch von Versorgungsunternehmen, z.B. Glasfaser, Strom oder Fernwärme werden wir verbessern. Dabei müssen vor Beginn der jeweiligen Maßnahme die Auswirkungen auf den Verkehr während der Bauphase und nach der Fertigstellung klar sein und transparent gemacht werden. Zugleich werden alle Anwohnerinnen und Anwohner und insbesondere auch Gewerbetreibende und Unternehmen von uns rechtzeitig und besser über Baustellen und ausgewiesene Umleitungen informiert werden. Dies werden wir automatisiert und über digitale Angebote sicherstellen. Mit einem neu aufgelegten Programm für grüne Pfeile beim Rechtsabbiegen an dafür geeigneten Kreuzungen für Autofahrer und Radfahrer beschleunigen wir den Verkehr zusätzlich.

Es ist unser Ziel, den begrenzten Verkehrsraum Hamburgs optimal zu nutzen und die Kapazität der Verkehrsflächen zu erweitern. Dazu werden wir Hamburgs Straßen mit einem intelligenten Verkehrssystem und intelligenten Ampeln ausrüsten, die mit Fahrzeugen kommunizieren, Verkehrsspitzen frühzeitig erkennen und Ampelphasen entsprechend angepasst schalten können. Damit stellen wir sicher, dass die „Grüne Welle“ funktioniert. Gleichzeitig rüsten wir Hamburgs Ampeln stufenweise mit Restzeitanzeigen, sogenannten „Countdown-Ampeln“, aus, um die Kapazitäten von Kreuzungen während der Grünphase zu erhöhen. Wir legen zudem ein Kreisverkehrsprogramm auf, mit dem wir bei jeder Neuanlage von Kreuzungen und auch bei bestehenden Straßenschnittpunkten regelhaft prüfen, ob ein Kreisverkehr baulich umsetzbar und damit die bessere Alternative zu einer Lichtzeichensignalanlage ist. Zu einer intelligenten Verkehrssteuerung gehört es für uns auch, die Verkehre in der Metropolregion Hamburg insgesamt zu betrachten. Noch immer fahren zu viele Fahrzeuge durch Hamburg, die gar nicht nach Hamburg wollen. Wir setzen uns deshalb dafür ein, dass die seit Jahrzehnten geplanten Umgehungsrouten um Hamburg herum realisiert werden und unterstützen unsere Nachbarländer bei der Umsetzung wichtiger Infrastrukturprojekte. Dazu zählt der Weiterbau der A20 („Küstenautobahn“) von Bad Segeberg bis zur A1 (in Richtung Bremen) inkl. einer Elbquerung bei Glückstadt genauso wie die Fertigstellung der A21 (als Ost-Umgehung Hamburgs) zwischen Kiel (B76) über die A24 bis zur A39 bei Lüneburg.

Leistungsfähige Hauptstraßen – verkehrsberuhigte Wohnstraßen

Für uns gilt das Grundprinzip: Leistungsfähige Hauptstraßen, verkehrsberuhigte Wohnstraßen. Wir wollen einen möglichst großen Anteil des Verkehrs auf den Hauptstraßen bündeln, dort den Verkehrsfluss sicherstellen und gleichzeitig Wohnstraßen entlasten. Wir setzen uns daher für Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit auf Hauptstraßen ein, auf besonders breiten und belastbaren Ein- und Ausfallstraßen weisen wir auch im Einzelfall Tempo 60 aus. Gleichzeitig begrenzen wir die Geschwindigkeit vor Schulen, Kitas, Seniorenzentren und sozialen Einrichtungen sowie in Wohnstraßen konsequent auf Tempo 30. Wir werden die Leistungsfähigkeit der zentralen Verkehrsadern für Berufstätige und den Wirtschaftsverkehr auch dadurch sicherstellen, dass wir keine Fahrspurverringernungen auf stark belasteten Hauptstraßen zulassen.

Infrastruktur fit machen

Eine intakte und umfassende Infrastruktur ist eine Grundvoraussetzung für moderne Mobilität. Wir haben die Überzeugung und die Kraft dafür, große Infrastrukturprojekte wie den Bau der A26-Ost („Hafenpassage“) und die Köhlbrandquerung umzusetzen und werden uns auf Bundesebene für deren Finanzierung einsetzen. Wir legen großen Wert darauf, das Hamburger Straßennetz mit einer Gesamtlänge von knapp 4.000 Kilometern Fahrbahn bzw. 8.240 Kilometern Fahrstreifen Instand zu halten. Wir werden dafür notwendige Baustellen verstärkt im Mehrschichtbetrieb durchführen und monetäre Anreize für eine frühzeitige Fertigstellung setzen. Zudem sorgen wir dafür, die Auftragsvergabe städtischer Stellen an Bauunternehmen über das Jahr hinweg zu verstetigen, um der Häufung von Baustellen in der zweiten Jahreshälfte entgegenzuwirken. Mit der Sanierung der zahlreichen maroden Hamburger Brücken liegt eine große Aufgabe vor uns, die wir in den nächsten Jahren behertzt angehen werden.

Sicher unterwegs

Die Zahl der Verkehrsunfälle nimmt in Hamburg seit Jahren zu, darunter auch die Zahl der Unfälle mit Leicht- und Schwerverletzten. Insbesondere Fahrradfahrer und Fußgänger sind besonders gefährdet. Für uns als CDU hat die Sicherheit im Straßenverkehr oberste Priorität. Raser und Drängler stehen bei uns im Fokus, die Überwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs soll weniger die Einnahmen als vielmehr die Sicherheit und Leistungsfähigkeit unserer Straßen verbessern. Wir werden daher mehr Großkontrollen, mehr mobile Verkehrskontrollen und mehr Verkehrssicherheitsaktionen, speziell vor Kitas, Schulen, Seniorenheimen und an Unfallschwerpunkten durchführen. Wir setzen auf eine verstärkte Verkehrserziehung schon in der Vor- und Grundschule. Fuß- und Radwege, die von Schulkindern frequentiert werden, müssen besonders sicher sein. Wir entwickeln als CDU Konzepte zur Schulwegsicherung für jeden Bezirk und jede Schule. Dabei nehmen wir auch die besonders gefährlichen Hol- und Bringverkehre der Schulkinder mit dem Auto in den Blick und suchen systematisch nach Möglichkeiten zur Einrichtung von „Kiss- and Drop-Zonen“, um das Haltechaos bei Schulbeginn zu entschärfen. Mit einer sich an Hamburger Betriebe richtenden landeseigenen Prämie werden wir die Nachrüstung von Bestands-Lkw mit Abbiegeassistenzsystemen fördern und so die besonders gefährlichen Abbiegeunfälle reduzieren. Wir sorgen dafür, dass Verkehrsführungen und Beschilderungen jederzeit deutlich erkennbar und verständlich sind, auch bei Baustelleneinrichtungen und Umleitungen. Wir stellen sicher, dass Hamburgs Straßen, Geh- und Radwege auch bei Wintereintrich eis- und schneefrei gemacht werden, um die Unfall- und Verletzungsgefahr zu reduzieren. Wir sorgen dafür, dass Rad- und Gehwege im Herbst regelmäßig von Laub befreit werden und so die Rutschgefahr gebannt wird. Dazu werden wir die Stadtreinigung personell und technisch aufrüsten. Durch die Legalisierung von Cannabis haben die Fahrten unter Drogeneinfluss sprunghaft zugenommen – auch deshalb setzen wir uns im Sinne der Verkehrssicherheit dafür ein, die Legalisierung von Cannabis umgehend rückgängig zu machen.

Parkplätze schaffen und Anwohnerparken reformieren

In ganz Hamburg werden von SPD und Grünen kontinuierlich Parkplätze abgeschafft, obwohl die Anzahl gemeldeter PKWs steigt. Allein in der laufenden Legislaturperiode sind so bereits über 4.000 offiziell ausgewiesene Parkplätze weggefallen. Zusätzlich wurden unzählige „unechte“ Parkmöglichkeiten durch das umfangreiche Aufstellen von Pollern und das Vorgehen gegen aufgesetztes Parken abgeschafft, insbesondere in Wohnstraßen mit einer starken Nachfrage nach Parkraum. Dazu kommen zahlreiche temporär wegfallende Parkplätze durch langjährige Baustellen.

Dieser bewusst herbeigeführte und immer weiter verschärfte Parkplatzmangel verursacht gefährliche Parksuchverkehre, ist umweltschädlich, sorgt für Stress bei allen Verkehrsteilnehmern und Anwohnern und kostet wertvolle Lebenszeit. Diesen Kampf gegen das Auto werden wir beenden. Wir werden die in der jüngeren Vergangenheit geänderten Parkanordnungen von SPD und Grünen in den Bezirken an geeigneten Stellen zurücknehmen und eine Bestandsaufnahme durchführen, wo zusätzliche Parkplätze eingerichtet werden können. Mit einem stadtweiten Entpollerungsprogramm werden wir zügig neue Parkplätze schaffen. Außerdem werden wir insbesondere in dicht besiedelten Wohngebieten Quartiersparkplätze und Quartiersgaragen und dadurch im öffentlichen Straßenraum mehr Platz für breitere Fußwege, Fahrradwege und Grünstreifen schaffen. Bei der Planung von Quartiersgaragen werden wir auch prüfen, inwieweit diese als Schutzräume für die Bevölkerung in Katastrophenfällen mitgeplant und gebaut werden können. Wir wollen bei Wohnungsneubauten, mit den Bauherren, individuelle Lösungen finden, um wieder ausreichend Parkraum zu schaffen. Vorgaben, die bei Neubauvorhaben die Errichtung von Stellplätzen beschränken, lehnen wir ab. Wir werden zudem ein Projekt zur Nutzung von Supermarktparkplätzen außerhalb der Geschäftszeiten durch Anwohner pilotieren, um so vorhandenen privaten Parkraum besser zu nutzen.

Das Anwohnerparken in Hamburg schafft in vielen Stadtteilen Probleme. Was als Konzept rund um den Hamburger Flughafen sinnvoll ist, um das Dauerparken von Nicht-Ortsansässigen zu vermeiden,

verschärft in vielen anderen Bereichen der Stadt die ohnehin angespannte Parkplatzsituation. Ansässige Gewerbetreibende, Mitarbeiter von sozialen Einrichtungen und ehrenamtlich Tätige dürfen durch willkürliches Anwohnerparken nicht länger benachteiligt und behindert werden. Es kann nicht sein, dass Handwerker bestimmte Gebiete nicht mehr anfahren und Aufträge ablehnen, weil keine Parkplätze zur Verfügung stehen. Wir werden jede Anwohnerparkzone unter diesen Gesichtspunkten auf den Prüfstand stellen und den bürokratischen Aufwand, z.B. durch jährlich neue Antragstellung, erheblich reduzieren. Mit einem Handwerkerparkausweis nach dem Vorbild der Stadt Köln werden wir das Parken für Handwerker am Betriebsitz und beim Kunden in der gesamten Stadt deutlich erleichtern. Arbeitnehmer der kritischen Infrastruktur sollen per Ausnahmegenehmigung vollumfänglich Parkmöglichkeiten in Anwohnerparkzonen bekommen.

Busse und Bahnen stärken – preiswert und modern in Hamburgs Nahverkehr

Der öffentliche Nahverkehr in Hamburg ist aktuell unpünktlich und unzuverlässig, viele Züge und Busse sind verschmutzt und die Aufenthaltsqualität an Haltestellen und Bahnhöfen stark eingeschränkt. Wir setzen in Hamburg auch in Zukunft auf die Stärkung und den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs als Rückgrat der Mobilität. Damit noch mehr Menschen auf den öffentlichen Nahverkehr umsteigen und nicht wieder abspringen, muss er sicher, preiswert, zuverlässig und sauber sein – egal ob im Bus oder in der Bahn oder auch an den Haltestellen. Ohne einen gezielten weiteren Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist die Klimaneutralität nicht zu erreichen. Wesentlich sind dabei für uns leistungsfähige U- und S-Bahnen. Wir wollen diese ausbauen und dazu die planmäßige Realisierung der U5, die Verlängerung der U4 von den Elbbrücken über Wilhelmsburg und Kirchdorf-Süd bis nach Harburg, die Verlängerung der U1 von Norderstedt-Mitte bis nach Ulzburg-Süd sowie den Bau der S4, die Erweiterung der S5 von Eidelstedt bis Kaltenkirchen, die zügige Realisierung der S6 zum Osdorfer Born und die Reaktivierung der Bahnstrecke Bergedorf nach Geesthacht. Wir werden die Pünktlichkeit insbesondere der S-Bahnen und Busse verbessern sowie eine Taktverdichtung der S- und U-Bahnen von mindestens 5 Minuten einführen, bei stark frequentierten U-Bahnstrecken im Berufsverkehr sogar bis zu einer Taktzeit von 100 Sekunden. Wir setzen auf eine schrittweise Vollautomatisierung aller U- und S-Bahnen im gesamten HVV-Gebiet. Die Barrierefreiheit der Haltestellen und Bahnhöfe werden wir deutlich ausbauen und damit die Teilhabe von mobilitätseingeschränkten sowie blinden und sehbehinderten Menschen am öffentlichen Leben weiter verbessern. Gleichzeitig gehen wir gezielt gegen Verschmutzungen und Belästigungen im ÖPNV vor und werden die Mitarbeiterzahl der S-Bahn- und Hochbahn-Wache erhöhen sowie die Reinigungsfrequenz in Bahnen und an Haltestellen verbessern. Insbesondere in den Außenbezirken, aber auch in der ganzen Metropolregion wollen wir mehr Menschen zum Umstieg durch ein attraktives Angebot ermuntern. Hierzu braucht es den konsequenten Ausbau von hvv switch.

An den Erfolg des kostengünstigen Deutschlandtickets wollen wir anknüpfen und die Zahl der HVV-Abonnements hochhalten, mit kostenlosen Auszubildenden-Tickets sowie vergünstigten Tickets für Senioren. Wir wollen außerdem im gesamten HVV ein Touch-In-Touch-Out-System etablieren, das den vereinfachten Kauf von Fahrkarten an allen Haltestellen und in Bussen möglich macht und automatisch streckengerecht abrechnet, wie es in vielen anderen Städten weltweit erfolgreich funktioniert und auch für Touristen besonders handhabbar ist. Gleichzeitig werden wir stets sicherstellen, dass Menschen nicht durch rein bargeldlose Zahloptionen von der Nutzung des HVV ausgeschlossen werden.

P+R attraktiv und kostenlos für HVV-Nutzer

Wir wollen mit Hilfe von guten P+R- und B+R-Angeboten den Umstieg auf S- und U-Bahnen weiter fördern. Dazu werden wir die vorhandenen P+R-Anlagen für HVV-Dauerkunden kostenlos zur Verfügung stellen. Außerdem werden wir die Zahl der P+R-Stellplätze erhöhen, indem wir bestehende

Anlagen erweitern. In den äußeren Stadtteilen, an Haupteinfallstraßen und -pendler Routen sowie an Bahnhaltstellen werden wir neue P+R-Anlagen errichten und schrittweise und bedarfsgerecht bis zu

10.000 Stellplätze zusätzlich schaffen. Dabei setzen wir ausdrücklich auf eine enge Kooperation mit dem Umland und der Errichtung von P+R-Anlagen vor den Stadttoren Hamburgs, um den Pendlerverkehr mit dem Auto in die Stadt zu reduzieren. So wollen wir unter anderem mit einer neuen großen P+R-Anlage an der Autobahnabfahrt Heimfeld viele Pendler zum Umstieg bewegen, da dort auch eine Verknüpfung mit der S-Bahn gut funktioniert. Zudem stärkt es die Infrastruktur und Entwicklungsmöglichkeit im Süderelberaum.

Hauptbahnhof entlasten, Süden besser anbinden

Der Hamburger Hauptbahnhof ist der meistfrequentierte Bahnhof Deutschlands und steht europaweit nach Fahrgastaufkommen an zweiter Stelle. Das liegt auch an dem hohen Anteil des öffentlichen Nahverkehrs, der über den Hauptbahnhof abgewickelt wird. Das bringt viele Probleme mit sich und schränkt das weitere Wachstumspotenzial stark ein. Dabei muss der schienengebundene Verkehr deutlich ausgeweitet und die Zuverlässigkeit der Bahn erhöht werden, um die Klimaziele zu erreichen. Um den Hauptbahnhof zu entlasten und die Tangentialverbindungen zwischen den Stadtteilen zu optimieren, wollen wir perspektivisch mit einer Ringverbindung das Hamburger Nahverkehrsnetz neu aufstellen. Gleichzeitig setzen wir uns für eine schnelle Umsetzung des geplanten Verbindungsbahntentlastungstunnels ein, um mit der Verlegung des S-Bahn-Verkehrs in den neuen Tunnel dringend benötigte Kapazitäten für den Fern- und Regionalverkehr zu schaffen und die Überlastung des Hauptbahnhofs zu reduzieren. Außerdem wollen wir Hamburg Süden mit einer zweiten Elbquerung per Schiene deutlich besser anbinden und die Abgeschnittenheit der Harburgerinnen und Harburger bei Betriebsstörungen spürbar verringern.

Fußgänger stärker in den Blick nehmen

Die Sicherheit auf Gehwegen liegt uns besonders am Herzen. Wir werden für jeden Bezirk einen speziellen Förderfonds zur Sanierung von Gehwegen einrichten und sicherstellen, dass regelmäßige Kontrollen durch die Wegewarte durchgeführt werden. Stolperfallen wollen wir zügig beseitigen und die Verkehrssicherheit stets gewährleisten. Mit einer „Beleuchtungsoffensive“ gegen dunkle Ecken, Plätze, Straßen und (Geh-)Wege werden wir zudem dafür sorgen, dass sich Fußgänger sicherer fortbewegen können – gerade auch in der dunklen Jahreszeit. Außerdem wollen wir in jedem Hamburger Bezirk einen hauptamtlichen Fußverkehrsbeauftragten einsetzen, damit auch Fußgänger eine Lobby bekommen und ihre Interessen stärker berücksichtigt werden.

Radwege sanieren, neu bauen und E-Scooter reglementieren

Die Erweiterung der Fahrradinfrastruktur muss ohne Ideologie, sondern bedarfsgerecht und sicher erfolgen. Aus Sicherheitsgründen steht für uns fest: Radfahrer sollen nicht zusammen mit Lkw und Pkw auf Hauptverkehrsstraßen fahren, sondern wieder eigene sichere Radwege erhalten, die von der Straße baulich abgegrenzt sind. Die Sanierung und der weitere Ausbau des Hamburger Radverkehrsnetzes muss größtmögliche Sicherheit bieten, insbesondere für Kinder, Jugendliche, ältere Menschen und Gelegenheitsradfahrer. Ihre Bedürfnisse und Sicherheit sind für uns der Maßstab der Planung. Das gilt insbesondere für die Sicherung von Schulwegen. Bei jeder Radwegeplanung achten wir darauf, die örtlichen Gegebenheiten zu berücksichtigen und individuelle sowie flexible Lösungen zu finden, anstatt universelle Ansätze zu verfolgen und an starren Planungsvorgaben festzuhalten. Nicht in jeder Straße kann allen Verkehrsteilnehmern der benötigte Platz exklusiv zur Verfügung gestellt werden. So kann es zum Beispiel sinnvoll sein, den Fahrradverkehr sicher auf einer alternativen Route zu führen. Wir werden den Ermessensspielraum der Planer erweitern und eine intelligente Nutzung des begrenzten Verkehrsraums sicherstellen. Dazu werden wir jede laufende Radwegeplanung stoppen und entsprechend unserer Sicherheitsanforderungen überprüfen. Wir werden zudem bedarfsgerecht sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder schaffen, ohne andere Verkehrsteilnehmer mutwillig zu beeinträchtigen. Bei der Planung solcher Stellplätze, insbesondere an Bahnhöfen und stark frequentierten Plätzen, setzen wir verstärkt auf Videoschutz, um die hohe Zahl an Fahrraddiebstählen zu reduzieren.

CDU

Die steigende Zahl an Unfällen mit E-Scootern zeigt, dass hier Regulierungsbedarf besteht. Etwa ein Viertel der E-Scooter-Fahrer, die einen Unfall verursachen, sind alkoholisiert. Die Zahl der Verstöße, bei denen mehr als eine Person auf einem E-Scooter fährt, ist hoch. Wir werden die Kontrollen von E-Scooter-Fahrern ausweiten und stärker auf die hohen Verletzungsrisiken aufmerksam machen. Im Stadtbild dominieren vor allem falsch abgestellte E-Scooter, die andere Verkehrsteilnehmer gefährden und die Umwelt verschandeln. Damit insbesondere Fußgänger nicht über achtlos abgestellte E-Scooter stolpern, werden wir an allen hoch frequentierten Orten Abstellzonen einrichten. Wir werden zudem die Anbieter verpflichten, durch technische Lösungen regelwidriges Verhalten zu sanktionieren und damit zu reduzieren. Sollten alle zu ergreifenden Maßnahmen nicht ausreichen, um die Vermüllung und Gefährdung durch E-Scooter abzustellen, werden wir weitere Maßnahmen bis hin zu einem Verbot erwägen.

Entspannt auf Alster und Elbe

Rund acht Prozent der gesamten Hamburger Stadtfläche sind mit Wasser bedeckt. Wasser ist Hamburgs Lebensader und hat viel ungenutztes Potenzial zur Personen- und Warenbeförderung. Wir wollen das Angebot der HADAG-Fähren bedarfsorientiert ausweiten und verlässlich eine höhere Taktung sicherstellen. Dazu werden wir moderne Schiffstypen für das gesamte Netz schnellstmöglich anschaffen und als Ergänzung auch den Einsatz von schnelleren Wassertaxis prüfen, wie sie bspw. in Rotterdam erfolgreich eingesetzt werden. Die Alster wollen wir ebenfalls wieder mit regelmäßigen Schiffsverbindungen als Verkehrsweg nutzen, um den Straßenverkehr zu entlasten und eine entspannte, hanseatische Form der Fortbewegung wiederzubeleben. Auch für den Güterverkehr auf der Elbe und ihren Seitenarmen bestehen noch Ausbaupotenziale. Autonom fahrende „Container-Taxis“ bieten die Möglichkeit, Standardcontainer umweltfreundlich und ohne zusätzliche Belastung für das Straßennetz zu transportieren. In einer gesamtheitlichen Verkehrsplanung werden wir auch Hamburgs Wasserstraßen und Gewässer stärker berücksichtigen.

Abheben in Hamburg

Der Hamburger Flughafen hat auch zukünftig eine wichtige Funktion für unsere Stadt und die gesamte Metropolregion. Wir stehen zu einem wirtschaftlichen, innenstadtnahen Hamburger Flughafen. Notwendige Investitionen in die Sicherheit, Modernisierung und Nachhaltigkeit der Infrastruktur und des Flughafenbetriebs müssen laufend getätigt und von der Stadt unterstützt werden. Die Ausweitung des Fluglärmschutzes liegt uns als CDU besonders am Herzen. Wir setzen uns für eine Ausweitung der Fluglärmschutzzonen ein und werden weiterhin auf die Einhaltung der lärmoptimierten Flugrouten und bestehenden Bahnbenutzungsregeln drängen. Verspätete An- und Abflüge müssen deutlich reduziert und bei dauerhaften Verspätungen härter sanktioniert werden. Außerdem werden wir die Fluggesellschaften motivieren, mehr lärmoptimierte Fluggeräte am Hamburger Flughafen einzusetzen. Wir setzen uns dafür ein und unterstützen den Flughafen bei seinen Bemühungen, weitere Langstrecken ab Hamburg zu etablieren. Wir sehen hier im neuen Flugzeugtyp Airbus A321 XLR eine große Chance. Wir begrüßen es, dass der Hamburger Flughafen seit 2021 klimaneutral wirtschaftet und unterstützen Projekte für synthetisches, regenerativ erzeugtes Flugzeugkerosin aus überschüssigem, regionalem Windstrom. Gleichzeitig wollen wir dafür sorgen, dass der Hamburger Flughafen und der Luftfahrtstandort Deutschland wettbewerbsfähig sind. Die Ampel-Bundesregierung und der rot-grüne Senat haben durch bewusste politische Entscheidungen die Rahmenbedingungen für den Flughafen und die Fluggesellschaften drastisch verschlechtert. Dadurch hat der Flughafen Hamburg massiv Flugverbindungen eingebüßt.

Wir setzen uns dafür ein, die Luftverkehrssteuer wieder deutlich abzusenken und werden die Flughafenentgelte am Hamburger Flughafen wieder senken.

Innovationen für Klimaschutz nutzen

Die Förderung alternativer Antriebsformen und alternativer, moderner und zukunftsorientierter Technologien und Konzepte im Straßenverkehr ist uns wichtig. Wir setzen uns für den bedarfsgerech-

ten Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität ein. Dieser Ausbau setzt allerdings eine Ertüchtigung des Stromnetzes der ganzen Stadt voraus. Angesichts der erwarteten verstärkten Nutzung von Strom als Energieträger werden wir den Ausbau und die Ertüchtigung des Stromnetzes mit Priorität in Angriff nehmen und dies bei allen ohnehin geplanten Baustellen berücksichtigen. Wir setzen uns zudem dafür ein, dass insbesondere in den Außenbereichen der Stadt On-Demand-Angebote wie hvv hop, MOIA oder andere Anbieter ausgeweitet werden. Ergänzen wollen wir dies auch durch die Erweiterung des Geschäftsgebietes von Carsharing-Anbietern und die bedarfsorientierte Weiterentwicklung des Stadt-Rad-Angebotes. Obwohl Hamburg 2021 den ITS- Weltkongress (World Congress on Intelligent Transport Systems) ausgerichtet hat, ist dabei zu wenig für Hamburgs Mobilität von morgen hängen geblieben. Das wollen wir ändern: Wir sehen eine große Chance in der intelligenten Vernetzung von Fahrzeugen, Infrastruktur und Verkehrsteilnehmern. Wir sind offen für weitere innovative Projekte wie „Solarstraßen“, die Strom erzeugen, den Weg beleuchten und bei Schnee und Eis beheizt werden. Wir sehen autonomes Fahren als Chance, Stau zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Auch Flugtaxis für die Personenbeförderung und Drohnen für den Warentransport können in einer smarten Stadt der Zukunft eine Rolle im Mobilitätsmix spielen – wir beobachten die Entwicklung aufmerksam und sind offen für Innovationen.

„Hamburg wieder normal.

Wahlprogramm der AfD Hamburg für die Bürgerschaftswahl 2025

4. Verkehr, Infrastruktur und Stadtentwicklung: Freie Wahl für alle (ab Seite 19)

Die AfD Hamburg wird mit einer intelligenten Stadtentwicklungspolitik die Lebensqualität verbessern und die Voraussetzungen für eine lebens- und liebenswerte Stadt schaffen. Dabei ist Wachstum mit Augenmaß unser Motto, nicht Wachstum, „koste es, was es wolle“.

Hamburg darf nicht mehr Stauhauptstadt sein. Die AfD Hamburg wird daher die Verkehrsinfrastruktur sichern, modernisieren und ausbauen. Mobilität ist eine Grundvoraussetzung moderner Gesellschaften, fester Bestandteil der persönlichen Freiheit eines jeden Bürgers und für unsere Wirtschaft von existenzieller Bedeutung.

Im Süden Hamburgs liegt das Herzstück der Stadt, der Hafen mit seinen über 150.000 Arbeitsplätzen, der besonders empfindlich durch die unzulängliche und heruntergewirtschaftete Verkehrsinfrastruktur belastet ist.

In weiten Teilen des Straßennetzes und des ÖPNV sind die Kapazitätsgrenzen überschritten. Die mangelnde Instandsetzung der Infrastruktur ließen Hamburg in den letzten 25 Jahren von der Substanz leben.

Wichtig ist uns: Die Bürger sollen selbst entscheiden, welche Verkehrsmittel sie nutzen wollen. Die Politik soll nicht durch Verbote, Gängelung und Bevormundung Einfluss auf diese Wahl nehmen, sondern durch die Schaffung attraktiver Angebote, zum Beispiel im ÖPNV-Bereich, Anreize für die Bürger setzen.

Die ideologiegetriebene Bekämpfung und Vernachlässigung der Autofahrer und des Individualverkehrs insgesamt lehnen wir ab. Eine vernünftige Verkehrspolitik hat sich stattdessen an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer auszurichten und darf nicht einseitig gegen die Autofahrer agieren. Wir wollen ein solidarisches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer und plädieren für eine vernünftige Aufteilung der Verkehrswege.

4.2. Neue Altstadt Hamburg

In der Nachkriegszeit wurde das zerstörte Hamburg als autogerechte Stadt wiederaufgebaut, gewachsene historische Zentren gingen verloren.

Die AfD Hamburg setzt sich für die Entwicklung eines Konzeptes „Neue Altstadt Hamburg“ an zwei Stellen:

Erstens könnte der historische Hopfenmarkt vor der Ruine der Nicolaikirche in kleinteiligen Häusern wiedererstehen, statt des geplanten Bürokomplexes „Burstah-Ensemble“. Zweitens müsste für den historischen Schaarmarkt die heutige „Michelwiese“ und das Verlagsgebäude Gruner + Jahr, das von der Stadt gekauft wurde, weichen. Eine neue Bebauung zwischen Michel und Hafen würde das bei Touristen beliebte „Portugiesen-Viertel“ mit dem Umfeld der Kirche verbinden.

4.3. Hauptverkehrsadern leistungsfähig halten

Allein in Hamburg sind über 800.000 Kraftfahrzeuge registriert. Täglich pendeln über 330.000 Ein- und Auspendler von und nach Hamburg.

Die hochfrequentierten Hauptverkehrsstraßen in ihrer Kapazität einzuschränken, in dem Fahrstreifen durch Radschutzstreifen ersetzt werden, lehnen wir strikt ab. Die AfD Hamburg wird stattdessen die

Hauptverkehrsstraßen zweckgemäß als leistungsfähige Verkehrsadern erhalten.

Der „Sprung über die Elbe“ wird ohne zusätzliche neue Verkehrsanbindungen in Richtung Süden nichts werden. Wir setzen uns daher für die schnellstmögliche Verlängerung der U4 in Richtung Harburg, sowie für eine zügige Realisierung neuer Elbquerungen ein.

4.5. Keine Fahrverbote: Hamburg muss attraktiv für Autofahrer bleiben

Die Verdrängung des Individualverkehrs macht die Stadt unattraktiv. Die ideologisch begründete und als Umweltmaßnahme verkaufte Verteufelungskampagne gegen die Autofahrer muss beendet werden.

Zu diesem Zweck werden wir

- die hafenseitige Verbindung zwischen den Autobahnen A7 und A1 (Hafenquerspange) umgehend realisieren,
- die Elbquerungen bei Glückstadt und Geesthacht zügig umsetzen,
- „Park-and-Ride“-Häuser für HVV-Kartenehaber kostenlos nutzbar machen
- und sinnlose Durchfahrtsverbote für Dieselfahrzeuge aufheben.

Fahrverbote, gleich welcher Art, haben gravierende negative Auswirkungen auf Hamburgs Funktionsfähigkeit insgesamt und behindern die Pendler, den Handel und die Wirtschaft gleichermaßen. Anwohner von Umfahrestrecken werden durch das erhöhte Verkehrsaufkommen unverhältnismäßig belastet.

Das so genannte „Anwohnerparken“ lehnen wir als Abzocke der Bürger ab.

4.6. Mobilität läuft nicht nur auf Batterien

Das Batterieauto mag für bestimmte Anforderungen seine Berechtigung haben, ist aber als generelle Mobilitätsstrategie ein politisch erzwungener Irrweg mit starker Umweltbelastung. Batterieautos können Diesel- und Benzinaggregate bei weitem nicht ersetzen. Die AfD Hamburg wird daher andere zukunftsweisende Technologien wie Hybridtechnologien forcieren.

4.7. Schluss mit dem Parkplatzabbau

Der massive Parkplatzabbau muss nicht nur beendet, sondern umgekehrt werden, bis eine bedarfsdeckende kostenfreie Anzahl von Parkplätzen vorhanden ist. Der „Suchverkehr“ nach Parkplätzen, der rund ein Drittel des Stadtverkehrs ausmacht, wird so wesentlich reduziert. Die Einschränkungen der Parkplatzverfügbarkeiten durch Umnutzungen, Abpollerungen und unprofessionelles Baustellenmanagement lehnt die AfD ab. Die Stellplatzbauverpflichtung bei Wohnungsneubauten muss wieder eingeführt werden.

4.8. Baustellen zügig abschließen

Die AfD Hamburg steht für eine intelligente Baustellenkoordination mit durchdachtem Ressourceneinsatz für eine schnellere bauliche Umsetzung in Großbaustellen. Die Anzahl parallel betriebener Baustellen werden wir begrenzen. Um einen schnelleren Abschluss von Bauarbeiten zu forcieren werden wir darauf achten, dass Mehrschichtbetrieb oder Bonuszahlungen bei schnellerer Fertigstellung von Anfang an vertraglich vereinbart werden.

4.9. Keine Citymaut mit der AfD

Nach Angaben des ADAC zahlen die PKW-Nutzer bereits jährlich 53 Milliarden Euro an Steuern und Abgaben im Verkehrsbereich. Diese müssen sinnvoller eingesetzt werden. Der ÖPNV wird darüber hinaus nur durch Ausbau attraktiver, nicht durch das Abkassieren der Autofahrer.

4.10. Den ÖPNV durch Ausbau attraktiv gestalten

Die AfD Hamburg steht für einen zuverlässigen, günstigen, pünktlichen und sicheren öffentlichen Personennahverkehr. Die Umsetzung wird durch einen Verkehrsentwicklungsplan erreicht, der zielgerichtet und schlüssig aufzeigt, wo Hamburg 2050 verkehrlich stehen wird. Konzeptlose und milliardenschwere Leuchtturmprojekte, wie die Wiederaufnahme der Straßenbahnpläne oder Teile der U5, lehnt die AfD Hamburg ab.

Ziel unseres Verkehrskonzeptes ist es, Pendlerströme zu verringern, leistungsfähige Verkehrsadern mit begleitender Wohn- und Gewerbeflächenplanung in der Metropolregion zu entwickeln und dadurch der zunehmenden Verdichtung unserer Stadt entgegenzuwirken. Dazu gehört die Verlängerung des schienengebundenen ÖPNV weit über die Stadtgrenzen hinaus.

Das HVV-Tarifsystem muss dabei vereinfacht und ökonomisch gerecht gestaltet werden.

4.11. Fußgänger, Radfahrer, neue Mobilität – für alle besteht Handlungsbedarf

Alle sprechen vom Fahrrad und E-Roller, keiner vom Fußgänger, dem schwächsten Verkehrsteilnehmer. Daher die klare Aussage: Der Bürgersteig gehört einzig und allein dem Fußgänger, Zuwiderhandlungen sind zu ahnden.

Die Instandsetzung von Gehwegen muss mit mehr Ressourcen barrierefrei und behindertengerecht zügiger umgesetzt werden. Ausbau von Verkehrswegen für Auto und Fahrrad darf nicht zu dessen Lasten gehen.

Der Ausbau der Velorouten, ohne unverhältnismäßige Einschränkung anderer Verkehrsteilnehmer, ist nach Jahrzehnten des Stückwerks endlich fertig zu stellen. Ein größenwahnsinniges „Radschnellwegenetz“ – Autobahnen für Fahrräder – lehnen wir hingegen als realitätsfremdes Ideologiprojekt ab.

Bei der Konzeption von neuen Radwegen soll auf ein störungsfreies, baulich voneinander getrenntes Miteinander von Radfahrern, Fußgängern und Autofahrern geachtet werden. Ferner wird die AfD Hamburg ein umfangreiches Sanierungsprogramm für bereits bestehende Radwege aufsetzen.

Das E-Roller-Chaos in unserer Stadt wollen wir durch härtere Strafen für die regelwidrige Abstellung beenden.

Gemeinsam für die Vielen – erreichbar durch linke Politik!

Unser Wahlprogramm für die Bürgerschaftswahl 2025

4. Energie, Verkehr, Agrar, Umwelt und Klimaanpassung

Die Linke hat klare Ziele:

1. Wir wollen ein klimaneutrales Hamburg bis spätestens 2035.
2. Wir wollen ein Hamburg, welches an die sich veränderten Klimabedingungen angepasst ist .
3. Wir wollen Mobilität für alle.
4. Wir wollen eine faire Aufteilung des Verkehrsraums zu Gunsten des Umweltverbundes.
5. Wir wollen eine artenreiche Stadtnatur, schadstoffarme Lebensräume zu Land, Wasser und in der Luft sowie den Erhalt der genetischen Vielfalt. Sie sind lokal wie global unabdingbar für den Erhalt unserer Biodiversität.
6. Wir wollen den Ressourcenverbrauch und Energieeinsatz in Hamburg deutlich reduzieren, Suffizienz und lokale Resilienz fördern.

Die Auswirkungen des Klimawandels sind bereits jetzt spürbar. Starkregenereignisse nehmen zu, welche die Straßen und Keller überfluten und die Rettungs- und Hilfsdienste regelmäßig an die Grenze ihrer Belastbarkeit bringen. Auch Hitzeperioden nehmen zu, die für viele Menschen nicht Freibad

DIE LINKE

und Eis bedeuten, sondern Kreislaufkollaps und Krankenhaus. Hamburg muss endlich die notwendigen Investitionen in Stadtgesellschaft und Infrastruktur anschieben, um auf die bereits jetzt feststehende Zunahme dieser Extremwetterereignisse vorbereitet zu sein.

Klar ist aber auch, dass die Kosten für die Anpassung an die Folgen des Klimawandels nur dann beherrschbar bleiben, wenn wir diesen so weit wie möglich begrenzen. Das bedeutet, dass jeder Euro für den Klimaschutz zukünftige Generationen vor einem Vielfachen der Kosten bewahrt. Die Linke will daher die Stadt Hamburg bis 2035 klimaneutral gestalten. Dies kann allerdings nur unter zwei Bedingungen geschehen. Erstens kann wirksamer Klimaschutz nur mit, und nicht gegen die Bevölkerung erfolgen. Daher müssen die sozialen Indikatoren von Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen stets mitgedacht, und es muss danach gehandelt werden. Viele Menschen leben bereits jetzt an der Grenze ihrer finanziellen Belastbarkeit und können sich weitere Belastungen schlicht nicht leisten. Deswegen braucht es zweitens den fortgesetzten Einstieg der öffentlichen Hand in die Energieerzeugung und die Netze. Verbraucher*innen sollen keine Profite für private Unternehmen bezahlen müssen, die Energiewende funktioniert nur durch Teilhabe und Akzeptanz.

Drittens müssen wir unseren Ressourcenverbrauch und Energieeinsatz insgesamt reduzieren. Dies erfordert einen gesellschaftlichen Wandel hin zu suffizienten Lebensstilen und einer Wirtschaft, die nicht auf ständiges Wachstum ausgerichtet ist.

Gerechte und gute Verkehrspolitik bedeutet Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz. Der Verkehrssektor ist für 20% der CO₂-Emissionen verantwortlich. Die Linke will Verkehrsteilnehmende nicht gegeneinander ausspielen. Und sie will auch nicht denen das Wort reden, die aus einem vollklimatisierten Loft heraus auf Dieselfahrer*innen schimpfen, während der nächste Bali-Flug gebucht wird. Wir sehen aber, dass Elektromobilität deutlich weniger CO₂ ausstößt und effektiver ist als der Verbrennungsmotor und den Lärmpegel und Schadstoffausstoß insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen deutlich zu reduzieren vermag. Außerdem sehen wir, dass die Fläche zwischen den Häusern begrenzt ist. Eine gleichberechtigte Aufteilung des Verkehrsraums zwischen Autos, Fahrrädern, ÖPNV und Fußgänger*innen bedeutet gegenüber dem Status Quo eine Stärkung des Umweltverbundes zu Lasten des Autos. Dadurch sparen wir Ressourcen, müssen weniger sanieren, schützen die Gesundheit durch Senkung von Lärm- und Schadstoffbelastungen und kommen am Ende sogar schneller und sicherer ans Ziel.

Zur Erreichung der Ziele kämpft die Linke für:

Energiepolitik

- Kommunale Wärmeplanung unter Einbezug der Menschen vor Ort.
- Ausbau von Wärmenetzen in öffentlicher Hand.
- Errichtung von Flusswärmepumpen in Elbe und Bille.
- Reduzierung der Grundpreise der Netzentgelte.
- Übernahme der privaten Hansewerk Natur Wärmenetze in die öffentliche Hand nach Auslauf der Wegerechtsverträge 2026.
- Verbot der Verbrennung importierten Holzes im Kraftwerk Tiefstack; keine Verbrennung von Biomasse zur Energiegewinnung.
- Errichtung von PV-Anlagen vorrangig auf Dächern und bereits versiegelten Flächen. Zusätzlich bieten Moor-PV und Agri-PV-Anlagen vielfältige Chancen für Ökologie und Energiewende.
- Zügige Genehmigung von Windkraftanlagen – die pauschale Höhenbeschränkung muss fallen.
- Beteiligung der Bevölkerung an den Gewinnen der Energiewende.
- Energieversorgung: Bereitstellung günstiger Grundkontingente.
- Warmmietenneutralität bei Sanierung von Wohngebäuden.
- Produktion grünen Wasserstoffs in öffentlicher Hand und nur zur Industrierversorgung.
- Öffentliche Wirtschaftsförderung nur gegen Vorlage und Umsetzung von Energieeinsparplänen.

DIE LINKE

- Landstrompflicht für Kreuzfahrtschiffe sowie Containerschiffe sofort, nicht erst 2030.
- Kein Fracking-Gas für Hamburg!

ÖPNV

- Bau einer modernen Straßenbahn, vielfach auf eigenem Gleiskörper – höhere Kapazität als Busse, nachweislich günstiger, nachhaltiger, schneller und barriereärmer als die aktuell im Bau befindliche U5.
- Abschaffung von Bustaschen. Eigene Spuren für den Busverkehr, die ggf. zu Straßenbahns Spuren umgerüstet werden können.
- keine weiteren Fahrpreiserhöhungen, auch nicht beim „49-Euro-Ticket“, stattdessen unverzüglicher Einstieg in die schrittweise Realisierung eines für alle kostenlosen ÖPNV bis 2030, wie dies für Schüler*innen bereits heute der Fall ist.
- Zweite Schienen-Elbquerung, um Regional, Fern- und Güterverkehr nach Süden zu entlasten.
- Verlängerung der U4 bis zum Reiherstiegviertel und Beteiligungsprozess für die weitere Trasse als U- oder Straßenbahn.
- Eine zweite Schienennahverkehrsanbindung für Harburg.
- Die U5 fährt an den Bedarfen der meisten Hamburger*innen vorbei – Fertigstellung des 1. Bauabschnitts Bramfeld bis Borgweg und Einbindung in bestehendes Liniennetz, Stopp der weiteren Bauabschnitte und Nutzung der Mittel für Straßenbahnnetz.
- Taktverdichtung der S-Bahn.
- Ausbau der Querverbindungen.
- Anbindung der ländlichen Hamburger Räume verbessern.
- Ausbildungsoffensive des HVV und Unterstützung der Tarifforderungen mit der Gewerkschaft und #wirfahrezusammen.
- Elbfähren: Elektrifizierung und Netzverdichtung.

Rad- und Fußverkehr

- Berücksichtigung der Belange von Rad- und Fußverkehr bei Erneuerung der Süderelbquerungen.
- Freihalten von Bordsteinabsenkungen und regelhaft barrierearme Querungsmöglichkeiten an Kreuzungen und Einmündungen für den Fußverkehr.
- Bereitstellung zusätzlicher Mittel für die Beseitigung von Gehwegschäden.
- E-Scooter nur an festen Stationen und ohne Behinderung des Fußverkehrs. Kommerzielle Anbieter werden bei Verstoß finanziell belangt.
- Radverkehr für Schüler*innen sicherer gestalten: Radausbildung an Schulen und Einführung von Schulstraßen.
- Förderung von Handwerks- und Dienstleistungsbetrieben, die auf (Elektro-)Lastenrad umstellen.
- Berücksichtigung des Fahrrads als Mehrspurfahrzeug: Überholmanöver müssen ohne Gefährdung für und durch andere Verkehrsteilnehmende möglich sein.
- Durchgängige Velorouten.
- die bauliche Trennung der Radwege von den Fahrbahnen wo immer möglich.

Fernbahn

- Diebstech... da geht noch was: Regional- und Fernbahnhof Altona erhalten und einen echten ÖPNV-Knoten schaffen.
- Ausbau von Nachtzugverbindungen und Direktverbindungen in andere Länder, insbesondere Dänemark, Unterstützung durch Zuschüsse bei der Einrichtung neuer Verbindungen.
- Harburg und Bergedorf als Fernbahnhöfe erhalten und zur Entlastung des Hauptbahnhofs ausbauen.
- Ausbau der Kapazitäten des Schienenverkehrs in der Metropolenregion und Förderung des Schienengüterverkehrs: Erarbeitung eines Konzepts zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene.
- Ausbau Hamburger Hauptbahnhof.
- Nutzung Güterumgebungsbahn für Schienenpersonenverkehr in dichtem Takt.
- Pro Neubaustrecke zwischen Hamburg und Hannover.

DIE LINKE

Auto

- Anwohnerparken nur mit Begleitmaßnahmen: Verlagerung des Parkdrucks in benachbarte Quartiere ist keine Lösung.
- Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit.
- Keine A26 Ost.
- Busspur auf Autobahnen ermöglichen.
- Alle LKW im städtischen Auftrag (und perspektivisch alle) mit Abbiegesensoren aus- und nachrüsten.
- Verkehrsmodellierung der Stadt öffentlich nutzbar machen.
- In Quartieren mit gutem ÖPNV-Anschluss: Rückbau des Parkraums.
- Mehr Einbahnstraßenverkehr für Autos bei gleichzeitiger Öffnung für Rad(gegen)verkehr, um Schleichverkehr aus den Quartieren herauszuhalten.
- Autofreie Sonntage, dafür HVV umsonst.

Flugverkehr

- Nachtflugverbot.
- Keine Kurzstreckenflüge (z.B. Sylt-Shuttle).
- Keine Bereitstellung von öffentlicher Infrastruktur für Privatjets.
- Keine Flugverbindungen auf Strecken bis zu 500 Kilometern Entfernung.
- Ein striktes Nachtflugverbot zwischen 23 und 6 Uhr, restriktive Verspätungsregelungen in der Zeit von 22 bis 23 Uhr.
- Eine Neuarbeitung des Norddeutschen Luftverkehrskonzepts unter Berücksichtigung aktueller ökologischer Erkenntnisse.
- Sperrung des Flughafens für Privatjets, die nicht Notfalleinsätzen dienen.

Landwirtschaft und Tierschutz

- Keine Gentechnik auf Hamburgs Feldern.
- Gute Arbeitsbedingungen, egal ob Vollzeit oder Saisonarbeit.
- Förderung regionaler und ökologischer Landwirtschaft.
- Verringerung und Vermeidung von Treibhausgasen wie Methan und Lachgas.
- Einführung eines Nachhaltigkeitsleitfadens.
- Kein Einsatz von Glyphosat und Pestiziden.
- Stärkere Unterstützung für Urban Gardening / Stadtgärten.
- Unterstützung des Hamburger Tierschutzvereins bei Neubau und Betrieb eines zukunftsfähigen Tierheims.
- Personeller Ausbau der Veterinärämter in den Bezirken.
- Evaluation des Hamburger Hundegesetzes.
- Erstellung eines verbindlichen Fahrplans zur Beendigung von Tierversuchen in der Stadt.

Umwelt- und Klimaschutz, Klimaanpassung

- eine vollumfängliche Biodiversitätsstrategie mit konkreten Zielen und Fristen für ganz Hamburg.
- Förderung von Leih- und Reparaturläden zur Ressourcenschonung.
- Straffreiheit des Containerns.
- Kleingartenentwicklungsplan aufstellen.
- Nachhaltiges Sedimentmanagement in Kooperation mit den Nachbarländern.
- Keine Atomtransporte durch Hamburg.
- Vollhöfner Wald zum Naturschutzgebiet.
- Strategie für Grauwassernutzung.
- Umweltbildung stärken.
- Förderung pflanzlicher Ernährungsweise.

DIE LINKE

- Einführung eines CO2-Budgets für Hamburg.
- Zwischenziele + schnelle Nachsteuerung bei Zielverfehlung.
- Reduktion sämtlicher Treibhausgase inkl. Methan, Lach- und F-Gase.
- Erhalt von Moorflächen als CO2-Speicher.
- Sulfuryldifluorid im Hafen verbieten, bis entsprechende Absorptionstechniken vorhanden sind.
- Entsiegelungsoffensive starten, Schaffung von ober- und unterirdischen Rückhaltungs- und Versickerungsmaßnahmen, um Schäden nach Starkregenereignissen zu minimieren.
- Erhalt von Kaltluftbahnen.
- Erweiterung der Gründachstrategie.
- Besserer Hitzeschutz am Arbeitsplatz (Hitzesiesta, Trinkwasserbereitstellung, Klimatisierung, Kontrollen).
- Ausbau der kostenlosen Trinkwasserversorgung im öffentlichen Raum auch jenseits touristischer Gebiete.
- Verstärkte Berücksichtigung des sommerlichen Wärmeschutzes im Wohnungsbau.
- Priorisierung von Anpassungsmaßnahmen nach sozialen Indikatoren.
- Reparaturbonus.
- Ausrufung Klimanotstand (wie andere Bundesländer).
- Hamburger Wald konsequent als reinen Natur- und Erholungswald entwickeln.
- Pflege der Grünflächen viel stärker als bisher an den Kriterien von Artenvielfalt, Klimaresilienz und Naturschutz ausrichten.
- Erhalt alter und wertvoller Bäume.
- Baumerhalt und Baumschutz bei allen Planungen priorisieren.
- Bei notwendigen Baumfällung eine orts- und zeitnahe Nachpflanzung vornehmen.
- Ausreichende Finanzierung zur Pflege von entsiegelten Flächen für die Bezirke.

Für ein weltoffenes, lebenswertes, sicheres und mobiles Hamburg der Zukunft Wahlprogramm der Hamburger Freien Demokraten **Mobilität schafft Freiheit (ab Seite 28)**

Hamburg lebt vom Verkehr – als größtes Wirtschaftszentrum des Nordens, als Knotenpunkt europäischer Verbindungen sowie als bedeutender Hafen- und Flughafenstandort. Gleichzeitig ist Mobilität innerhalb der Stadt entscheidend für die Lebensqualität der Bürger, für Arbeit und Freizeit – und für die Attraktivität Hamburgs. Die Mobilität muss gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern weiterentwickelt werden, um Hamburg fit für das 21. Jahrhundert zu machen. Einzelmaßnahmen wie ein Busstreifen hier, ein Fahrradweg dort, flächendeckende Parkverbote und unkoordinierte Baustellenpolitik stellen noch lange keine durchdachte Verkehrspolitik dar. Die Infrastruktur wurde über Jahrzehnte vernachlässigt. Die marode Köhlbrandbrücke, die den Hafen lahmzulegen droht, ist nur ein Beispiel dafür. Wir streben eine Verkehrspolitik an, die vorausschauend plant und die verschiedenen Verkehrsarten miteinander in Einklang bringt, anstatt sie gegeneinander auszuspielen. Um die Stadt zu entlasten, müssen wir den Pendelverkehr zwischen Stadt und Umland besser organisieren und den Durchgangsverkehr endlich um die Stadt herumleiten.

Verkehrsplanung – von den Besten lernen

Gute Politik muss offen und lernbereit sein. Wir können von anderen urbanen Zentren lernen, die erfolgreiche Konzepte bereits in die Praxis umgesetzt haben. Unser europäisches Vorbild ist Amsterdam. In den Niederlanden setzt man konsequent auf die Trennung von Verkehrsströmen, was die Qualität des „Fahrerlebnisses“ verbessert – unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel. Statistiken zufolge haben die Niederlande weltweit den höchsten Zufriedenheitsindex sowohl für Autofahrer als auch für Radfahrer. Auch Städte wie Sydney, Seoul und andere sind Beispiele für moderne Verkehrs- und Infrastrukturplanung. Von ihnen wollen wir lernen.

Infrastrukturinvestitionen und Ausbau der Hafenanbindung

Der Verkehr in Hamburg wird maßgeblich durch den Hafenbetrieb beeinflusst. Eine funktionierende Metropolregion Hamburg erfordert eine leistungsstarke und moderne Verkehrsinfrastruktur auf Straße und Schiene. Nach wie vor wird ein erheblicher Teil der Güter und Container im Großraum Hamburgs über Straßen, Autobahnen und Brücken transportiert. Einige der wichtigsten Brücken sind jedoch baufällig und müssen dringend erneuert werden. Wir wollen die Fertigstellung der neuen Köhlbrandbrücke deutlich beschleunigen. Gleiches gilt für den Ausbau des Autobahnnetzes und die Sanierung der vielfach maroden Hauptverkehrsstraßen in Hamburg und Norddeutschland.

Neubautrasse Hamburg - Hannover

Die für die Hinterlandanbindung des Hamburger Hafens entscheidende Neubaustrecke zwischen Hamburg, Bremen und Hannover muss noch in diesem Jahrzehnt in Angriff genommen werden. Dafür werden wir uns in Hamburg einsetzen. Die bestehende Strecke ist seit Jahrzehnten überlastet, und die geplante Generalsanierung bringt zwar Verbesserungen, jedoch keine Kapazitätserweiterung – weder im Personen- noch im Güterverkehr. Der Ausbau der Hafen-Hinterlandanbindung und der von uns Freien Demokraten geforderte Neubau der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Hamburg nach Hannover schaffen eine neue Qualität in der Anbindung der Stadt an das Umland und ganz Europa. Deshalb fordern wir eine Strecke, die mit mindestens 320 km/h befahrbar ist, möglichst parallel zur Bundesautobahn 7. Unterwegshalte sollen nach dem Vorbild des München-Nürnberg-Express integriert werden. Aus denselben Gründen muss auch das Schienennetz zwischen dem bald fertiggestellten Fehmarnbelttunnel und Hamburg ausgebaut werden, um die skandinavischen Länder als wichtige Handelspartner besser anzubinden.

Individuelle Mobilität ist Freiheit und Notwendigkeit

Individuelle Mobilität bleibt ein zentraler Faktor für die Lebensqualität, die Arbeitswelt und die Wirtschaft unserer Stadt. Alle Bürgerinnen und Bürger sollen frei entscheiden können, welches Ver-

kehrsmittel für sie das Richtige ist. Deshalb muss Hamburg auch weiterhin für den Autoverkehr zugänglich bleiben. Autoarme und autofreie Zonen können jedoch städtebaulich eine Bereicherung der Stadtquartiere darstellen und zur Belebung des öffentlichen Raums beitragen. Wir setzen uns für autofreie und Fußgängerzonen ein, wenn der Wunsch aus der Bevölkerung und dem Einzelhandel kommt und dies mit übergeordneten Zielen vereinbar ist. Dabei müssen die Anfahrten für Lieferanten und Kunden (Parkhäuser), ausreichende Umfahrungsmöglichkeiten für den Ausweichverkehr sowie eine gute Anbindung an den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr gewährleistet sein. Auf Hauptverkehrsstraßen lehnen wir flächendeckendes Tempo 30 ab.

Bedarfsorientiertes Stellplatzangebot

Wir Freie Demokraten wollen das Querparken in allen Straßen, in denen Tempo 30 gilt, mit Ausnahme wichtiger Radrouten, und in allen Einbahnstraßen erhalten. Eine Umstellung auf Längsparken akzeptieren wir, wenn der Verkehrsfluss und die Sicherheit deutlich verbessert werden, ohne dass die Zahl der Parkplätze unnötig reduziert wird. Wo immer es möglich ist, wollen wir Parkplätze aus dem öffentlichen Straßenraum unter die Erde in Parkhäuser und Tiefgaragen verlegen, um den Parkplatzsuchverkehr zu verringern und den öffentlichen Straßenraum für fließenden Verkehr und sonstige öffentliche Nutzung, z.B. Gastronomie oder Grünflächen besser nutzen zu können. Gerade bei großen, neuen Quartieren soll das Parken von der Oberfläche genommen und unter die Erde verlegt werden.

Bewohnerparkzonen und Parkraumbewirtschaftung

Die Bewohnerparkzonen sind in ihrer jetzigen Form nicht bedarfsgerecht und führen zu vielen Problemen. Vorerst wollen wir uns für ein Aussetzen der meisten Bewohnerparkzonen und Stopp weiterer Verfahren einsetzen. Im Umfeld wichtiger Einrichtungen, wie Kliniken, Notfallpraxen und Polizeikommissariate, muss das Bewohnerparken abgeschafft werden.

Einheitliche Sondergenehmigungen für parkraumbewirtschaftete Gebiete

Entscheidungen über Sondergenehmigungen sind transparent und nach einheitlichen Kriterien über die Bezirke auszuweisen. Die Höhe der Kosten für einen Antrag auf Sondergenehmigung muss bezahlbar gehalten werden und sich z. B. an den Abmaßen des Fahrzeuges bemessen. Jeder Betrieb soll die Option auf mindestens einen selbstgenutzten Stellplatz am Betriebsstandort erhalten. Die bestehenden Regelungen machen es für Handwerksbetriebe, Pflegedienste und alle aufsuchenden Dienstleister unnötig schwer, in Kundennähe zu parken. Hier muss dringend eine unbürokratische Lösung gefunden werden. Für Arztbesuche reicht die Kurzparkzeit wegen der Wartezeiten oft nicht aus. Hier muss eine Flexibilisierung möglich sein.

Quartiersgaragen errichten

Zur Erweiterung des Stellplatzangebots und zur Entlastung von Stadtteilen mit sehr hohem Parkdruck sollen gezielt moderne Quartiersgaragen errichtet werden, um den Parkdruck im Straßenraum zu reduzieren. Sowohl bei bestehenden als auch bei neu zu schaffenden Parkplätzen sind Ladestationen für Elektroautos einzurichten, wobei auch unkonventionelle Möglichkeiten wie Ladesäulen an Straßenlaternen genutzt werden sollen. In diese Quartiersgaragen sollen auch Abstellmöglichkeiten für eigene Fahrräder, Stadträder und andere Sharing-Dienste integriert werden. Moderne Quartiersgaragen sind auch von außen nicht als solche erkennbar, da sie mit Einzelhandel sowie Wohn- und Büroflächen an der Außenseite oder auf dem Gebäude kombiniert werden können.

Ausbau Ladestationen für E-Mobilität und technologieoffener Netzausbau

Nur rund 600 Lademöglichkeiten in ganz Hamburg mit einem Autobestand von mehr als 80.000 Fahrzeugen sind definitiv zu wenig. Vor allem in den Randbereichen des Stadtgebiets, wo der Pendelverkehr beginnt, muss die Ladeinfrastruktur mit Schnellladestationen ausgebaut werden. Hierzu sind umfassende Investitionen in das Niederspannungsnetz seitens des kommunalen Unternehmens Stromnetz Hamburg GmbH erforderlich, wenn keine Drittanbieter dies übernehmen. Des Weiteren

setzen wir uns auch für den Ausbau anderer Lade- und Tankinfrastruktur aus, zum Beispiel für Wasserstofffahrzeuge.

Sicher auf allen Strecken – Ein gutes Radnetz entsteht in der Fläche

Hamburg tut sich schwer mit der Radverkehrsplanung. Der Senat investiert derzeit stark in Fahrradprestigeprojekte und versenkt dort Geld. Dabei gehen die Bedürfnisse der Stadt in der Fläche verloren. Die Prioritäten der Radfahrer unterscheiden sich nicht grundsätzlich von denen anderer Verkehrsteilnehmer, denn alle wollen schnell, komfortabel und sicher von A nach B kommen. Eine generelle Übervorteilung eines einzelnen Verkehrsträgers in der gesamten Stadt lehnen wir ab, jedoch muss der vor Ort vorhandene Straßenraum sinnvoll und effizient genutzt werden. Jedes Verkehrsmittel hat seine Berechtigung. Dabei ist für uns entscheidend, Menschen die Wahl zu ermöglichen und Abhängigkeiten von einzelnen Verkehrsträgern, wie dem eigenen Auto zu lösen. Dabei ist auch eine ganzheitliche Radverkehrsplanung wichtig. Dabei unterstützen wir die laufende Veloroutenplanung, damit Verkehrsräume mit Vorrang für den Radverkehr entstehen.

Das Rad nicht neu erfinden – Gute Fahrradkonzepte auf Hamburg übertragen

Als Freie Demokraten wollen wir das Rad nicht neu erfinden. Vorbild im urbanen Verkehr ist für uns Amsterdam, da dort die Zufriedenheit sowohl der Radfahrer und Fußgänger als auch der Autofahrer in Studien immer wieder als weltweit am höchsten eingestuft wird. Übernehmen wir also Konzepte, die anderswo gut funktionieren. Besonders wichtig sind sichere Kreuzungen. Jene, die in den nächsten Jahren umgestaltet werden, sind als so genannte „geschützte Kreuzungen“ vorzusehen. Diese vermeiden gezielt Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern und machen das Vorankommen sowohl für Autofahrer als auch für Radfahrer und Fußgänger deutlich sicherer, weil sie den Verkehrsfluss intelligent regeln können. Wo es die Verhältnisse zulassen, setzen wir auch verstärkt auf Kreisverkehre, da der Verkehrsfluss dort in der Regel deutlich besser ist als an Ampelkreuzungen und sowohl Radfahrer als auch Fußgänger von der Sicherheit profitieren, ohne den Autoverkehr zu verlangsamen. Wie die Fußwege sollen auch die Radwege baulich getrennt und erhöht angelegt werden. An Einmündungen werden sie nicht abgesenkt, um auf natürliche Weise eine sichere Verkehrssituation für Autofahrer und Radfahrer zu schaffen.

Zentrale Fahrradrouen konsolidieren – Klare Trennung von Verkehrsarten

Fußgänger und Radfahrer sollen auf den Hauptverkehrsstraßen nicht dicht gedrängt mit dem Autoverkehr um Platz kämpfen müssen. Dies ist mittelfristig durch eine konsequente Trennung von Rad- und Autoverkehr nach niederländischem Vorbild möglich und für alle Verkehrsteilnehmer sicherer und angenehmer. In Neubaugebieten sollte diese Trennung von Anfang an ganzheitlich umgesetzt werden. Dabei ist klar, dass grundsätzlich auf allen Straßen ein sicheres Vorankommen für alle Verkehrsteilnehmer möglich sein muss. Aber nicht jede Straße kann zur Fahrradautobahn werden. Die Maßnahmen müssen ausgewogen und bedarfsgerecht sein. Deshalb müssen die Mindest- und Regelbreiten für Rad- und Fußwege in der RESTRA (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen) reduziert werden, damit Fuß- und Radwege wieder überwiegend auf den Nebenflächen geführt werden können.

Verbesserung der Beschilderung für Radfahrer und Fußgänger

Als Freie Demokraten setzen wir uns für eine moderne Beschilderung ein, online wie offline. Wir fordern daher eine neue, ansprechendere und qualitativ höherwertige Beschilderung mit kontrastreicheren Symbolen, die auch in Schwarz-Weiß funktional und damit für die Verkehrsteilnehmer besser erkennbar sind. Für Fußgänger und Radfahrer ist insbesondere außerhalb des Stadtzentrums sowie an wichtigen Kreuzungen und Sehenswürdigkeiten eine verbesserte Beschilderung erforderlich, die idealerweise mit touristischen Informationen verknüpft ist. Ferner wollen wir eine Optimierung der Abstände und der Beschilderung von Radrouten, damit Radfahrer weniger auf ihr Handy schauen müssen, um sich zu orientieren. In den Boden eingelassene oder an Ampeln angebrachte Wegweiser sollen integriert werden, wie es beispielsweise in Adelaide umgesetzt wird.

Das Fahrrad – Verkehrsmittel der letzten Meile

Irgendwo endet der ÖPNV. Das Fahrrad ist oftmals das Mittel der Wahl, um die sprichwörtliche letzte Meile zum Zielort zurückzulegen. Um diesen Umstieg des Verkehrsträgers zu gewährleisten, muss die dafür nötige Infrastruktur geschaffen werden. An Bahnhöfen und Stationen sollen Fahrradgaragen ohne vorherige Buchung nutzbar sein. Wir Freie Demokraten setzen uns für die Einrichtung von möglichst unterirdischen Fahrradparkhäusern an zentralen Mobilitätsknotenpunkten ein. Zu diesen Orten zählen der Hauptbahnhof, Jungfernstieg, Dammtor, Berliner Tor, Bahnhof Harburg, Barmbek, Altona, Schlump, Bergedorf, Flughafen und Wandsbek Markt. Moderne Technik wie LED oder bedarfsgesteuerte Helligkeit ermöglicht eine energieschonende wie naturverträgliche Beleuchtung.

Den Bezirken erhalten die Möglichkeit, flächendeckend und bedarfsgerecht Abstellplätze für Fahrräder auszubauen. Ein bewusstes „Wegpollern“ von PKW-Parkplätzen durch Fahrradbügel mit dem Ziel, Autofahren unattraktiv zu machen, lehnen wir hingegen ab.

Die Hamburger Velorouten sollen beschleunigt und sicher ausgebaut werden.

Sanierung bestehender Radwege

Für uns Liberale hat die Ertüchtigung der bestehenden Radinfrastruktur Vorrang vor dem Neubau.

Dazu ist es zwingend notwendig, das gesamte Radwegenetz im Rahmen der Digitalisierung des Straßenraums für eine strukturierte Sanierungsplanung zu erfassen. Sanierungsbedürftige Radwege werden oft nicht genutzt und der Radverkehr weicht auf die Straße aus. Diese Situation führt zu Unmut auch bei Autofahrern, die aufgrund der schlechten Straßenplanung in Hamburg häufig in Konfliktsituationen mit Radfahrern geraten. Deshalb wollen wir die finanziellen Mittel zunächst für die Sanierung und den Ausbau des Bestandes nutzen. Einbezogen werden soll auch der touristische Radverkehr, der in den bisherigen Planungen des Senats und der Bezirke kaum berücksichtigt wird.

Auch wenn die Mindeststandards nur knapp unterschritten werden, fordern wir die Sanierung bestehender Radwege. Viele desolate Radwege werden derzeit nicht saniert, da hierfür oft ein kompletter Straßenumbau notwendig ist, der nicht finanzierbar oder infrastrukturell nicht möglich ist. In diesen Fällen sollen Radwege auch unterhalb der Mindeststandards saniert werden, um sie wieder sicher nutzbar zu machen.

Wir alle sind Fußgänger

Ohne Fußwege und Freiräume für die freie Bewegung ohne Verkehrsmittel ist eine lebenswerte Stadt undenkbar. Vor allem für die älter werdende Bevölkerung müssen die Bedürfnisse und die Sicherheit der Fußgänger eine hohe Priorität haben. Es geht um persönliche Freiheit – und um den Schutz vor den erheblichen Gefahren jeden Verkehrs.

Eine klare Trennung der unterschiedlichen Verkehre soll Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern vermeiden. Wo dies nicht möglich ist, streben wir ein gleichberechtigtes Miteinander an. Gerade für Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen sind Fußwege oft gefährlich. Einmündungen sollen daher nicht mehr abgesenkt werden, sodass es für Eltern mit Kinderwagen, Senioren und Rollstuhlfahrer einfacher wird, sie zu überqueren. Kleinere Einmündungen, bzw. Einmündungen nach niederländischem Vorbild, helfen dabei ebenfalls. Kraftfahrzeuge können diese kleinen Schwellen einfacher überwinden als Fußgänger. So werden Kreuzungen und Einmündungen für alle sicherer. Der Fußgängerverkehr ist bisher ein Stiefkind der Straßenplanung, teilweise wird er sogar anderen Zwecken geopfert. Er soll künftig die gleiche Priorität wie andere Verkehrsarten erhalten.

Sicheres Zufußgehen ermöglichen: Fußwege und Fußgängerüberwege dürfen keine Stolperfallen sein. Dafür müssen sie regelmäßig überprüft und saniert werden. Damit der Sanierungsbedarf von Hamburgs Fußwegen rechtzeitig erkannt wird, sollten künftig auch Fußwege im Straßenzustandsbericht erfasst werden. Insbesondere Wege vor Altenheimen, Schulen und Kitas möchten wir besonders gepflegt wissen. Ferner wollen wir Kreuzungen und Angsträume deutlich besser beleuchten.

Intelligente Verkehrswegeorganisation

In einer wachsenden Stadt brauchen wir Lösungen, die mit kreativen und zukunftsweisenden Maßnahmen den knappen Platz in der Stadt für alle nutzbar machen. Verkehrsflüsse müssen intelligent

gesteuert werden und der Umstieg von einem auf ein anderes Verkehrsmittel leichtfallen. Ganzheitliche Verkehrs- und Stadtplanung, muss die laufenden Veränderungen im Umfeld und im Leben der Menschen berücksichtigen Infrastruktur wird vor dem Bedarf geplant, Wohnungsbau folgt. Zur Mobilität der Gegenwart und der Zukunft gehört die Digitalisierung. Hier liegen enorme Möglichkeiten für Geschwindigkeit, Bequemlichkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit.

Dafür wollen wir folgende Maßnahmen umsetzen:

Hamburg braucht ein flächendeckendes Verkehrstracking für das gesamte Stadtgebiet, das mit der Metropolregion vernetzt ist. So lassen sich Verkehrsströme in Echtzeit beobachten und so leiten, dass Menschen nicht im Stau stehen, keine Umwege fahren müssen und die Umweltbelastung minimiert wird. Hamburg braucht auch eine intelligente und vernetzte Ampelschaltung. Noch immer funktionieren Hamburger Ampeln bei dynamischem Verkehr noch weitgehend nach einem starren Schaltsystem. Eine vernetzte Ampelschaltung, die mit den Daten des Verkehrstrackings verbunden ist, erleichtert Mobilität, ist effizient und kostensparend und verringert CO₂-Ausstoß.

Auch elektronische Beschilderungsinformationen für Navigationssysteme sind möglich, ebenso wie elektronische Verkehrsbeeinflussungsanlagen an allen Haupt- und Fernstraßen, dynamisches Tempolimit und Spurnutzung, Ankündigung und Information bei Verkehrsstörungen, Fahrzeitenanzeige und Routenoptimierung. Ampeln wollen wir umfassend bedarfsgesteuert regeln und mit Countdown-Anzeigen ausstatteten. Mehrstufige Schleifen und Radargeräte messen auch die Menge der Kfz, Radfahrer und Fußgänger, um Ampelphasen anpassen. Auch ein digitales Parkplatzmanagement kann über Sensoren, Aktoren oder Videodaten freie Parkplätze identifizieren.

Straßennetz und Baustellenmanagement

Die Baustellen in der Stadt sind nicht nur eine Belastungsprobe für die Nerven der Menschen in Hamburg, sie verursachen auch einen wirtschaftlichen und einen enormen ökologischen Schaden. Bauarbeiten und Baustellenmanagement in Hamburg müssen so koordiniert werden, dass es wenig Engpässe und vor allem keine sich gegenseitig verstärkenden Blockaden gibt. Die nachhaltige Erhaltung des Hamburger Straßennetzes und die Beseitigung von Staus sind essenziell für die Lebensqualität und die wirtschaftliche Aktivität in der Stadt. Durch ein zentrales Baustellenmanagement, das alle Akteure einbindet, werden Bauvorhaben zielgerichtet geplant und so durchgeführt, dass der Verkehrsfluss gewährleistet wird. Verträge für die Durchführung baulicher Maßnahmen sollen Anreize für Beschleunigungen und Sanktionsmöglichkeiten für Verzögerungen vorsehen.

Ausbau der Fernstraßen in und um Hamburg

Die Metropolregion Hamburg beherbergt zahlreiche Fernstraßen wie Autobahnen und Bundesstraßen. Für die Zukunft sind diese weiterhin sehr wichtig und daher auszubauen. Auch bedarf es moderner Nutzungsmöglichkeiten der Infrastruktur durch den flächendeckenden Einsatz von Streckenbeeinflussungsanlagen und der Mitbenutzung des Standstreifens. Wir fordern daher auf allen Autobahnen und den Bundesstraßen, die mehr als zwei Fahrstreifen haben, den Einsatz digitaler Streckenbeeinflussungsanlagen. Beim Aus- und Neubau von Autobahnen soll immer eine mögliche Mitbenutzung des Standstreifens vorgesehen werden.

Fernstraßenring schließen

Die Freien Demokraten sind sich sicher, dass die innerstädtischen Straßen Hamburgs nur durch einen vollständigen Außenring entlastet werden können. Teile davon sind bereits vorhanden, wie die A1. Dabei sind wir uns bewusst, dass abschnittsweise auch hervorragende Bundesstraßen die Funktion einer Umgehungsstraße übernehmen können, wie z.B. die B 432, die aber durch die weiterführenden BAB 20 und 21 ergänzt werden müssen, um diese Aufgabe erfüllen zu können.

Leistungsfähige Umleitungen, Anschlussstellen und Kreuzungen

Auch Umleitungen und Ausweichstrecken sind zu berücksichtigen und zu verbessern. In diesem Zusammenhang fordern wir Freie Demokraten, dass für alle stärker belasteten Bundesstraßen im Groß-

raum Hamburg ohne parallele Autobahn der Ausbau zu einem alternierenden 2+1-System geprüft und bei Bedarf durchgeführt wird. Gerade in Ballungsräumen müssen Anschlussstellen leistungsfähiger werden. Ein Teilkleeblatt oder die Diamantform sind nicht immer ausreichend. Modernere Anschlussstellen in Gestalt von Kreisverkehren oder als Single Point Urban Interchange (SPUI) sollen geprüft und Teil des rechtlichen und planerischen Optionsportfolios werden. Gleiches gilt für die in den Niederlanden sehr erfolgreichen Turbokreisverkehre. An bestehenden Fernstraßen ist zu prüfen, ob zusätzliche Verknüpfungen wie Anschlussstellen erstellt werden müssen.

Kreisverkehre intelligent gestalten

Kreisverkehre sind für den Verkehrsfluss eine gute und sichere Alternative zu Ampelkreuzungen. Einige Kreisverkehre in Hamburg sind jedoch ohne Radfahrstreifen und mit Hindernissen für LKW und ÖPNV gebaut. Künftig sollen daher neu gebaute Kreisverkehre immer mit Fahrradschutzstreifen bzw. idealerweise mit geschützten Radwegen auf dem Bürgersteig gebaut werden. Die Radien sollen so gewählt werden, dass Busse die Kreisverkehre besser befahren können. Eine Begründung der Kreisverkehrsinseln ist sicherzustellen. In der Verkehrsplanung sollen verstärkt sogenannte Turbo-Kreisverkehre nach niederländischem Vorbild vorgesehen werden. Diese haben sich im Vergleich zu normalen mehrspurigen Kreisverkehren als sehr effizient, verkehrsflussreich und unfallarm erwiesen.

Ausbau des Schienennetzes für einen leistungsfähigen ÖPNV

Hamburg braucht endlich den stadtweiten Ausbau des Schienennetzes. Er muss zum Rückgrat eines ÖPNV werden, in der Busse vorrangig Zubringeraufgaben haben. Dazu gehört ein System von Querverbindungen und die ganzheitliche Anbindung der Randbezirke und des Umlands an das Schienennetz samt Park-and-Ride- Möglichkeiten.

Technologieoffenheit – auch beim ÖPNV

Als Freie Demokraten setzen wir auf Technologieoffenheit und innovative Lösungen. Dazu fordern wir, bestehende und stillgelegte Strecken mittels Light Rail zu nutzen und neue oberirdische Abschnitte im Umland und den Außenbezirken zu erschließen. Diese modernen Systeme kommen langfristig der ganzen Metropolregion zugute und bieten eine kostengünstige Alternative an Orten, an denen sich U und Vollbahnen nicht mehr lohnen und eine Verknüpfung mit dem Bestandsnetz nicht darstellbar oder nicht praktikabel ist. Einzelne und unabhängige Linien können dabei problemlos betrieben werden, ohne an ein Gesamtnetz angebunden zu werden. Das Ergebnis ist die Anbindung ganzer Stadtteile an die bestehende Infrastruktur und die Entlastung des Hauptbahnhofs als Umsteigepunkt.

U- und S-Bahnlinien verlängern

Zu beginnen ist mit der unverzüglichen Verlängerung der U4 bis Harburg. In einem ersten Schritt soll sie bis Wilhelmsburg verlängert werden. Weiterhin soll die Verlängerung der U4 von der in Bau befindlichen neuen Endhaltestelle „Horner Geest“ bis zum Einkaufszentrum in Jenfeld zügig in Angriff genommen werden. Die U2 soll nach Norden und nach Bergedorf ergänzt werden. Die im Bau befindliche U5 soll besser in das Gesamtnetz und die Metropolregion integriert werden. Um dies zu erreichen, ist sie mittelfristig bis Schenefeld zu verlängern. Um den Hamburger Westen insgesamt besser anzuschließen, aber auch die Metropolregion besser zu verknüpfen, soll die S32 von Altona nach Osdorf gebaut und langfristig auch bis Schenefeld verlängert werden. Sollte sich dies als technisch nicht realisierbar erweisen, befürworten wir den Bau eines anderen leistungsfähigen schienen- oder spurgebundenen Systems wie Light Rail (Light Rail Transit, ein elektrisch angetriebenes normalspuriges Transportsystem). Eine weitere Busbeschleunigung oder Bus Rapid Transit (BRT) lehnen wir auf Grund der bisherigen Erfahrungen und mangelnder Leistungsfähigkeit ab. Um die fehlenden Schienen-Querverbindungen außerhalb des inneren Stadtbereichs zu schaffen, wollen wir die Güterumgehungsbahn auch für den ÖPNV nutzen und sie deshalb auf ganzer Länge zweispurig ausbauen, sowie entsprechende Verbindungskurven und Überwerfungsbauwerke errichten. Auch eine Einbindung anliegender Bahntrassen im Hamburger Norden sollte geprüft werden.

Langfristig bedarf es eines umfassendes Zielnetzes in Hamburg mit weiteren Schnellbahn- und U-Bahntrassen sowie -anbindungen.

Leistungsstarker überregionaler Schienenverkehr

Der Hamburger Hauptbahnhof ist zentrale Drehscheibe des Fernverkehrs in Norddeutschland sowie des Hamburger U- und S-Bahnbetriebs. Er überschreitet mit seiner Auslastung weit seine Kapazitäten. Die Deutsche Bahn und die Stadt Hamburg müssen diese zentrale Problematik des Hamburger Verkehrs endlich anpacken. Zur Attraktivitätssteigerung des Fernverkehrs für den Osten Hamburgs soll der Bahnhof Bergedorf auf der Strecke Hamburg–Berlin regelmäßig von Fernzügen auf IC-Niveau angefahren werden. Zur Entlastung der S-Bahnstrecke Bergedorf– Hamburg soll die Frequenz des Regional-Expresses RE1 erhöht werden. Auch fordern wir einen Regionalzug nach Berlin bzw. nach Wittenberge, um hier eine Verbindung jenseits des Fernverkehrs zu gewährleisten.

Norddeutscher Verkehrsverbund

Mit der Schaffung eines norddeutschen Verkehrsverbundes von Flensburg bis Hannover als Dachmarke mit einem gemeinsamen Außenauftritt ist eine Verdichtung und Abstimmung der Taktung und eines durchgängigen Verkehrs zu allen Tages- und Nachtzeiten erreichbar. Gemeinsame Ausschreibung der Verkehre und daraus folgende „Durchbindung“ vieler RE-Linien würden den Hauptbahnhof ebenfalls entlasten. Um dies zu erreichen, wollen wir die Leistungsfähigkeit des neuen Bahnhofs Altona am Standort Diebsteich weiter erhöhen.

Es geht nicht nur um das Streckennetz: Der ÖPNV braucht auch eine effiziente Verwaltung mit ausreichender Finanzierung. Es gibt keinen attraktiven ÖPNV ohne eng getaktete und verlässliche Bahnen und saubere und sichere Züge und Bahnhöfe. Dazu gehört eine Komfortoffensive für alle Haltestellen. Überdachte und beleuchtete Bushaltestellen sorgen für einen angenehmeren Aufenthalt bei jedem Wetter. An wichtigen Haltestellen wollen wir nach Möglichkeit unterirdische Fahrradabstellanlagen und Stadtradstationen einrichten.

Barrierefreiheit – auch für die Sprache

Hamburg ist eine internationale Stadt. Deswegen sollen Informationen, insbesondere bei Störungen, zusätzlich auf Englisch zur Verfügung gestellt werden. Außerdem sollen Informationen auch für hörgeschädigte und gehörlose Menschen zugänglich sein. Ansagen sollen daher zusätzlich auf Displays in Zügen und an den Bahnsteigen angezeigt werden. Um die Verständlichkeit zu erhöhen, ist das Design der Anzeigen zudem im HVV-Gebiet zu vereinheitlichen.

Der ÖPNV ist vollständig barrierefrei zu gestalten, etwa durch den Ausbau ertastbarer Leitsysteme für Blinde und Sehbehinderte, beispielsweise Gehwegpflaster mit Rillen und Noppen.

Verbindungsbahn-Entlastungstunnel bauen

Wir Freie Demokraten setzen uns für den Bau des Verbindungsbahn- Entlastungstunnels ein. Für Hamburg wäre der Bau einer der Nordvarianten am besten. Die vorhandenen S-Bahn-Haltepunkte sollen für den Schienenpersonennahverkehr nutzbar gemacht und die alten Bahnsteige an der Sternschanze und der Holstenstraße wieder aufgebaut und modernisiert werden.

Moderne Fähren in den HVV integrieren

Zur Entlastung der Ost-West-Verbindungen in Hamburg fordern wir Freie Demokraten einen 10-Minuten-Takt im Pendelverkehr in der Hauptverkehrszeit zwischen Fährdamm und Mühlenkamp. Zur besseren Verzahnung soll der 15er-Bus nach Möglichkeit bis zum Fährdamm verlängert werden. Erforderlich sind auch häufigere Fährverbindungen in die schlecht angebundenen Stadtteile Wilhelmsburg und Finkenwerder.

E-Scooter als attraktives Verkehrsangebot

Ausleihbare E-Roller sind eine attraktive Ergänzung der individuellen Mobilität. Steigende Unfallzahlen, falsches unfallträchtiges Abstellen und die verbotene Nutzung von Gehwegen führen aber zu



erheblichen Konflikten. Wir befürworten an geeigneten Brennpunkten spezielle Stellplätze. Das Blockieren von Gehwegen muss konsequent geahndet werden.