



Mobilität in unserer Stadt

Auszug aus dem Wahlprogramm zur
Bürgerschaftswahl 2020

Mobilität: Eine echte Verkehrswende

Die Mobilitätswende wird eine der größten ökologischen und sozialen Herausforderungen der kommenden Legislaturperiode darstellen. Volt Hamburg teilt den Ansatz, Hamburg zu einer **Fahrradstadt** zu machen. Im Gegensatz zu den anderen antretenden Parteien sind wir jedoch davon überzeugt, dass eine echte Verkehrswende deutlich mutigere Schritte erfordert. Unser Konzept beinhaltet daher die **Einführung einer City-Maut**, deren Einnahmen zweckgebunden in den ÖPNV investiert werden.

Die vom Bundesministerium für Verkehr veranlasste Studie zur "Mobilität in Deutschland" kommt bezüglich Hamburg zu dem ernüchternden Ergebnis, dass das Auto "mit großem Abstand Verkehrsträger Nummer 1" darstelle und dass die Belastung durch den motorisierten Individualverkehr in den kommenden Jahren vermutlich sogar weiter wachse (S.7).

Uns – wie auch renommierten Verkehrsexpert*innen – ist bewusst, dass eine echte Mobilitätswende hin zu emissionsfreiem

Verkehr nur erfolgen kann, indem der motorisierte Individualverkehr Platz macht für alternative Verkehrsträger. Wir streben mit unserem Gesamtkonzept zur Mobilitätswende Hamburgs daher eine **Reduktion des motorisierten Individualverkehrs um 20 Prozent** bis zum Ende der kommenden Legislaturperiode an. Gekoppelt ist dieser Rückgang an ein **verbessertes und sozialverträgliches Angebot durch den HVV**. Eine Vielzahl verschiedener, miteinander vernetzter Verkehrsträger – insbesondere das Rad – sollen dabei eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr bilden (multimodaler Verkehr). Mittelfristig können zudem **autofreie Zonen in den Stadtteilzentren** ausgeweitet und langfristig eine **autofreie Innenstadt** geschaffen werden. Volt Hamburg möchte lokale Verkehrsprojekte stets auch in den europäischen Kontext einbetten und unterstützt die Harmonisierung der relevanten Bestimmungen aktiv, um Ineffizienzen zu reduzieren und innereuropäische Hürden abzubauen.

Für einen nachhaltigen Autoverkehr

1. Verkehr in Hamburg nachhaltig und gerecht gestalten

Hamburgs Grenzwerte für Feinstaub werden regelmäßig überschritten, die Hamburger Luft ist trotz der eingeschränkten Dieselfahrverbote stark mit Stickoxiden belastet und die Hauptverkehrsachsen sind zu Stoßzeiten massiv mit PKW- und LKW-Verkehr überladen. Dennoch nimmt die Autodichte in Hamburg nach wie vor zu. Bisherige Maßnahmen zum Schaffen von Alternativen zeigen sich wirkungslos: Hamburger*innen legten 2017 genauso viel Personenkilometer im PKW zurück wie im Jahre 2002 (MiD). Die dringend benötigte Verkehrswende zum Rad und ÖPNV blieb bislang aus.

Volt Hamburg fordert die Konzeption und Einführung einer **zweckgebundenen** (d.h. in den ÖPNV investierten) City-Maut als Teil eines Gesamtkonzeptes für ein **nachhaltiges, faires und leistungsfähiges Mobilitätsnetzwerk** innerhalb der kommenden Legislaturperiode.

Führende Umweltverbände sowie der Rat der Wirtschaftsweisen sind gleichermaßen überzeugt von der Wirksamkeit einer City-Maut. Volt Hamburg stützt sich bei seiner Forderung auf Ergebnisse der Mobilitätsforschung. Diese verdeutlichen, dass die hohe Priorität, welche die Politik dem Autoverkehr beimisst, den Ausbau von Alternativen verhindert (vgl. Copenhagenize Index 2019). Die zügige Umsetzung der Verkehrswende erfordert eine Gleichberechtigung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer*innen.

Zusammenfassende Darstellung der Vorteile einer City-Maut:

- Die City-Maut schafft **Gerechtigkeit**, da die verursachten externen Kosten durch Bau und Unterhalt von Straßen und Parkplätzen, Lärm- und Luftverschmutzung, Polizei und Feuerwehr etc. nutzergetragen sind.
- Durch eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs um 20 Prozent wird sich die **Luftqualität erheblich verbessern** (ca. 200.000 Tonnen Stickoxide). Bislang wenig wirksame Dieselfahrverbote oder drastischere Sperrungen werden hinfällig.
- PKW-Fahrer*innen – insbesondere solche, die auf die Nutzung ihres PKWs angewiesen sind – profitieren von einer weniger angespannten Verkehrssituation und einer verbesserten **Distanz/Zeit-Ratio**.
- Mit Hilfe der zur Verfügung stehenden Mittel kann der ÖPNV durch eine **kürzere Taktung** und ein **kostengünstigeres Preis-**

system deutlich benutzerfreundlicher gestaltet werden. Die Erreichbarkeit des ÖPNV kann mittelfristig durch einen Ausbau des Systems verbessert werden.

- Die Einführung einer City-Maut soll auf der Grundlage der bestehenden Best-Practice- Erfahrungen in London, Oslo, Stockholm u.a. erfolgen. Zielgröße ist eine **Reduktion des Autoverkehrs** binnen fünf Jahren um 20 Prozent.

Die City Maut soll

- vollständig zweckgebunden sein. Sämtliche Einnahmen fließen hierbei in den Ausbau und die Kostenvergünstigung des ÖPNV (vgl. Stockholm).
- auf fossilen Individual- und Lastverkehr erhoben werden. Ausgenommen bleibt der ÖPNV.
- eine Staffelung nach Schadstoffausstoß des Autos sowie eine soziale Komponente beinhalten.
- den Bereich des Ring 2 umfassen, der im Westen um die einwohnerdichten Stadtteile Altonas und Eimsbüttels erweitert wird.
- durch ein einfaches digitales Erhebungssystem gestaltet oder direkt an den Kauf eines Wochen- bzw. Monatsticket des HVV gekoppelt werden.
- durch den Ausbau der Park-&-Ride-Infrastruktur in den äußeren Bezirken begleitet werden.

2. Autofreie Zonen

Im Innenstadtbereich Mitte und in anderen Stadtteilzentren kommt es regelmäßig zu Nutzungskonflikten zwischen motorisierten Verkehrsträgern und Fußgänger*innen. Allerdings ermöglicht bereits jetzt das bestehende ÖPNV-Angebot an diesen zentralen Orten eine einfache Anreise ohne das eigene Fahrzeug. Angesichts der weiter wachsenden Stadtbevölkerung und der bestehenden Knappheit an öffentlichen Räumen stellt die Verkehrsnutzung auf den zentralen Straßen und Plätzen eine Verschwendung wertvoller Flächen dar. Dort gilt es vielmehr, das Potenzial einer innovativen Stadtentwicklung zu nutzen.

Volt Hamburg fordert die Einrichtung **autofreier Zonen** und eines **autofreien Innenstadtkerns** als Ergänzung zur Reduktion des Gesamtverkehrs in der Stadt. Die Schaffung kleinerer autofreier Zonen erhöht die Aufenthaltsqualität in den Zentren, welche wiederum ihr Potenzial entfalten und sich zu identitätsstiftenden Begegnungsstätten entwickeln können.

Wir fordern ferner die Entwicklung eines Konzepts für eine sukzessive Ausdehnung der autofreien Innenstadt. Als Ausgangspunkt dieser Entwicklung kann beispielsweise das unmittelbare Umfeld des Rathauses dienen. Die Erfahrungen insbesondere der Einzelhändler*innen im Rahmen des Projektes „Altstadt für alle“ bilden die Grundlage für weitere Projektierungen. Die Erfahrungen der großräumig autofreien Innenstadt Madrids verweisen ebenso auf deutlich wachsende Umsatzzahlen.

Ein vergleichbares Entwicklungspotenzial ist ferner in den Stadtzentren der Bezirke zu prüfen, wo sich Wohn- und Geschäftsräume mischen. Wie im Rahmen des Projekts „Ottensen macht Platz“ können Fußgängerzonen ausgeweitet werden, um öffentlichen Raum durch gemeinschaftliche Nutzungskonzepte neu zu gestalten. Über die Entscheidung der Bezirksversammlung hinaus sollten dabei Gewerbetreibende und Gastronomen berücksichtigt und **Bürgerbeteiligungsverfahren** bei der Entwicklung von Konzepten etabliert werden.

3. Carsharing und Ridesharing als echte Alternativen

Obgleich sich Car- und Ridesharing-Angebote (MOIA, CleverShuttle etc.) rapide ausweiten, schöpft unsere Stadt aufgrund der fehlerhaften Rahmenbedingungen nicht das Potenzial ab, das die Fahrdienste im Sinne einer Verkehrswende bieten. Wie die hohen PKW-Neuanmeldedaten belegen, stellt Carsharing für den Großteil der Hamburger Haushalte noch keine Alternative zum eigenen PKW dar.

Ähnlich verhält es sich mit dem derzeitigen Ridesharing-Angebot, das – anstatt die Verkehrssituation zu entlasten – mitunter für mehr Verkehr auf den Straßen sorgt. Unter den bestehenden Rahmenbedingungen fördert Ridesharing den Bequemlichkeitsverkehr und stellt keine Alternative zum Auto, sondern vielmehr eine direkte Konkurrenz zum ÖPNV dar.

Shared Mobility ist für unsere Stadt eine Riesenchance und wesentlicher Baustein eines **zukunftsweisenden Mobilitätsnetzwerkes**. Volt Hamburg ist davon überzeugt, dass die Kopplung der Maßnahmen

- Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und
- Beteiligung der Privatautos an den verursachten Kosten

Rahmenbedingungen schafft, die das Potenzial der Shared Mobility entfalten. Durch eine zentrale **Koordination der Ridesharing-Angebote** und den **Ausbau des stationären Carsharings** ist eine flächendeckende Mobilitätsversorgung sicherzustellen.

Für einen gerechten, bezahlbaren und attraktiven Nahverkehr

1. Senkung der ÖPNV-Preise

Die Preise des HVV sind zu teuer. Laut ADAC-Studie (Juni 2019) ist der Hamburger Nahverkehr einer der teuersten aller Großstädte und verfügt über die teuerste Monatskarte in ganz Deutschland. Der städtische Betriebskostenzuschuss für den HVV wurde bereits 2011 eingefroren. Es werden falsche Anreize gesetzt, da auf vielen Strecken die Fahrt mit dem eigenen Wagen – oder sogar mit dem eines Sharing-Anbieters – kostengünstiger ist als die Nutzung des ÖPNV. Die teure Bepreisung des ÖPNV verhindert und torpediert die Verkehrswende.

Volt Hamburg fordert die kurzfristige **Reduzierung der Preise** um im Durchschnitt **mindestens 20 Prozent**. Die Preissenkung stellt eine der drängendsten Erfordernisse für einen echten sozialen wie ökologischen Aufbruch im Verkehrssektor dar. Eine **Gegenfinanzierung** ist durch die Einnahmen der City-Maut gesichert.

Die Vergünstigungen sollen

- durch deutlich **günstigere Monats- und Wochentickets** eine echte Alternative für Vielfahrer*innen und Pendler*innen werden. Eine soziale Staffelung – je nach Belastung – soll ermöglicht werden.
- möglichst viele Hamburger*innen zum Ausstieg aus dem motorisierten Individualverkehr bewegen, indem ein **365-Euro-Ticket** zur Verfügung gestellt wird. Das Beispiel Wien zeigt, dass ein 365-Euro-Ticket von mehr als der Hälfte der Bürger*innen angenommen wird, da auch Gelegenheitsnutzer umsteigen. In der vergleichbar großen Stadt ist der Anteil der ÖPNV-Nutzer doppelt so hoch wie in Hamburg.

2. Tarifsystem vereinfachen

Das gegenwärtige Tarifsystem des HVV ist angesichts der Untergliederung in Zahlgrenzen, Zonen und Ringe kompliziert und für viele Nutzer*innen nur schwer verständlich.

Volt Hamburg fordert ein **vereinfachtes, leicht verständliches Tarifsysteem**, das weitere Anreize für Kund*innen zur Nutzung des ÖPNV schafft. Wir unterstützen nachdrücklich die Ideen des ökologischen Verkehrsclub Deutschlands (VCD) Nord, welche einen **Einheitspreis für Fahrten im gesamten Stadtgebiet** beinhalten, der sich am gegenwärtigen Nahbereichspreis orientiert.

3. ÖPNV-Angebot verbessern: Ausbau und mehr Nutzer*innenfreundlichkeit

Die Erreichbarkeit des Nahverkehrs ist in weiten Teilen der Stadt unzureichend. Laut Greenpeace-Städteranking zur nachhaltigen Mobilität belegt Hamburg hinsichtlich der Erreichbarkeit des öffentlichen Schienenverkehrs den letzten Platz unter den vierzehn größten deutschen Städten.

Die laufenden Projekte zum **Ausbau des Schienenverkehrs** gilt es daher schnellstmöglich umzusetzen. Ihnen muss Priorität bei der Haushaltsplanung eingeräumt werden. Kurzfristig kann die Attraktivität des ÖPNV durch eine **verdichtete Taktung von Bussen und Bahnen** („Hamburg-Takt“) und eine **Sauberkeitsoffensive an den Bahnhöfen** verbessert werden. Der Ausbau, die verdichtete Taktung sowie die finanzielle Attraktivität des ÖPNV bilden das Fundament für eine echte Verkehrswende, durch welche kurzfristig die **Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auf mindestens 30 Prozent** der zurückgelegten Wege gesteigert werden soll. Mittelfristig sind Rahmenbedingungen zu schaffen, die den öffentlichen Nahverkehr zum Hauptverkehrsträger für mittlere und lange innerstädtische Strecken machen – ergänzt durch den Fußgänger- und Fahrradverkehr auf kürzeren Strecken.

Das Fahrrad gewinnt Rechte und Platz – eine echte Fahrradstadt

Wir streben eine echte Mobilitätswende an, also eine Politik, die Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen den Autofahrer*innen gleichstellt. Bikesharing-Angebote werden für kurze wie mittellange Strecken genutzt und ersetzen vielfach effektiv das Auto als Verkehrsmittel der Wahl innerhalb der Innenstadt.

Allerdings: Laut „MID-Bericht 2017“ rangiert Hamburg beim Radverkehr im mittleren Bereich aller Großstädte. Dies passt nicht zum Anspruch des rot-grünen Senats, Hamburg zu einer „Fahrradstadt“ umzugestalten. Die genannten Aspekte verschärfen den Handlungsdruck auf die Politik bezüglich eines Ausbaus der Radinfrastruktur.

Volt Hamburg will mit Fußgänger-, Fahrrad- und weiterem Zweiradverkehr **echte Alternativen für die bisherige Dominanz des Autos** schaffen.

Wir fordern konkret,

- das Fahrradwegenetz durch den Neubau von Radwegen und den Umbau von Autostraßen zu Fahrradstraßen konsequent auszubauen.
- Fahrradwege prinzipiell baulich von Fahrbahn und Gehweg zu trennen und derart breit zu gestalten, dass sich Radfahrer*innen gegenseitig gefahrlos überholen können (Best-Practice-Beispiel: Kopenhagen).
- Kreuzungen nach niederländischem Beispiel durch eine veränderte Straßenführung fahrradfreundlicher zu gestalten.
- Parkverbote auf Radwegen konsequent durchzusetzen und die Doppelnutzung von Busspur/Radweg zu vermeiden.
- das Fehlverhalten von Radfahrer*innen ebenso konsequent zu ahnden (Fahren auf der falschen Straßenseite, Straßenüberquerung bei roter Ampel etc., Best Practice: Münster/Westf.).

Bezogen auf das gesamte Verkehrsnetz fordern wir

- Sofortmaßnahmen zur **Verbesserung der Sicherheit für Rad- und E-Scooter-Fahrer*innen**. Für diejenigen Straßen in Wohngebieten, die über keinen gesonderten Radweg verfügen, ist eine **Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h** festzusetzen.
- eine **attraktivere Gestaltung von Bike-&-Ride-Möglichkeiten**. Nur durch die Verfügbarkeit ausreichend sicherer Abstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zu U- und S-Bahn-Stationen (z.B. Fahrradparkhäuser) werden multimodale Verkehrswege praktikabel. Das Potential durch Stadträder ist weitreichender auszuschöpfen.

Smart Mobility

Die vereinzelt digitalen Angebote der Stadt Hamburg im Mobilitätsbereich sind größtenteils noch nicht miteinander vernetzt. So ist es derzeit über switchh oder die HVV-App zwar möglich, Preise und Reisezeiten des Hamburger Verkehrsverbundes, einige Car- und Ridesharing-Anbieter, Taxis und Stadtrad miteinander zu vergleichen – viele Anbieter sucht man hier allerdings noch vergebens.



Um die zur Verfügung stehenden Angebote problemlos miteinander vergleichen zu können, muss die **Vernetzung vorangetrieben** werden. Sie birgt wirtschaftliches Potential, indem sie einen Anreiz zur Ansiedlung von innovativen Startups aus einem wichtigen Wachstumssektor schafft. Eine vollständige Vernetzung ist wesentlicher Bestandteil unseres Gesamtkonzeptes für eine echte Verkehrswende, da sie die Nutzung verschiedener Verkehrsträger deutlich vereinfacht.

Anbieter für alternative Mobilitätskonzepte müssen weiterhin zu einer **Investition innerhalb Hamburgs** ermutigt werden. Hier kann die Stadt durch eine entsprechende Beratung unterstützen.

Volt Hamburg fordert zudem, dass die derzeit **verfügbaren Rideshare- und E-Scooter-Anbieter** in einer **einheitlichen Plattform** aufgenommen werden.

Hamburg Made in Europe.

#VoteVolt

www.voltdeutschland.org/hamburg

hamburg@voltdeutschland.org
www.voltdeutschland.org
www.volteuropa.org

 [voltparteihamburg](https://www.facebook.com/voltparteihamburg)

 [volthamburg](https://www.instagram.com/volthamburg)