

Verkehrspolitische Forderungen
des ACE Auto Club Europa

Mobilität in Hamburg



Mobilität in Hamburg – verkehrspolitische Forderungen des ACE Auto Club Europa

Eine der großen Herausforderungen für die Legislaturperiode 2020 bis 2025 wird das facettenreiche Thema Mobilität sein. Sie ist Teil der staatlichen Daseinsvorsorge. Sie ist wesentliche Voraussetzung für die Ansiedlung potenzieller Investoren sowie für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit bereits vorhandener Unternehmen in Hamburg. Sie muss für Menschen und Güter sichergestellt sein. Sie muss sauber werden. In Hamburg haben die politischen Entscheider verstanden, dass Mobilität ein viele Politikfelder übergreifendes Thema ist und nicht allein Sache der Verkehrspolitik sein kann. Hier wurde die Mobilitätswende bereits in 2011 eingeleitet, deren Ziel ein echter Mobilitätsmix und Klimaneutralität ist. Der ACE Auto Club Europa begrüßt ausdrücklich den Weg, den der amtierende Senat¹ in Sachen Mobilitätswende, Aus- und Umbau des ÖPNV und Klima- und Gesundheitsschutz gegangen ist.

Der ACE ist Mobilitätsbegleiter aller modernen mobilen Menschen. Der ACE bietet seinen mehr als 630.000 Mitgliedern klare Orientierung, sichere Hilfe und zuverlässige Lösungen. Die Kernthemen des Clubs sind die klassische Pannen- und Unfallhilfe sowie Verkehrssicherheit, Elektromobilität, neue Mobilitätsformen und Verbraucherschutz. Dies alles ist möglich aus der Kraft einer engagierten Gemeinschaft.

Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit ist ein zentraler Baustein nachhaltiger Verkehrspolitik. Das Ziel der „Vision Zero“, also die Vision von Null Toten im Straßenverkehr im Jahr 2050, gilt. Die Bundesregierung betreibt seit vielen Jahren eine intensive Straßenverkehrssicherheitsarbeit. Wichtige Partner dieser Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen sind der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW). Auch für den ACE hat der Schutz aller Verkehrsteilnehmer Priorität auf der politischen Agenda. Das Ziel von „Vision Zero“ muss im Rahmen der Fahrzeugtechnik, der Infrastruktur und des Straßenbaus, im Rahmen der Gesetzgebung und der Verkehrsüberwachung und im Bereich der Mobilitätsbildung mit konkreten Maßnahmen erreicht werden.

Für eine aktive Verkehrssicherheitspolitik fordert der ACE:

- die Einführung eines Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen;
- eine am wachsenden Bedarf orientierte Finanzierung der o.g. etablierten Träger der Verkehrssicherheitsarbeit;
- die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundes- und Landesstraßen durch die verstärkte Nutzung der Möglichkeiten, die das intelligente Management von Verkehrsflüssen und die Vernetzung zwischen Verkehrssystemen, -trägern und -teilnehmern bieten;
- geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von Wildunfällen und diese bei Aus- und Neubauvorhaben zur Anwendung bringen, um so die Verkehrssicherheit auf Bundes- und Landesstraßen zu verbessern;
- den Ausbau von Radwegen, mehr Platz für die schwächeren Verkehrsteilnehmer und Umbauten an gefährlichen Kreuzungen;
- Kreisverkehren vor Ampelanlagen den Vorzug zu geben, weil sie sicherer und übersichtlicher sind, die Fahrzeuge mit einer niedrigeren Geschwindigkeit fahren und Unfälle vermieden werden oder zumindest glimpflicher verlaufen;
- Ampelanlagen mit intelligenten Softwarelösungen auszustatten, um einen an die Tageszeit und den Bedarf angepassten Verkehrsfluss zu ermöglichen;
- das Potenzial der Assistenzsystemtechnik vor allem für die Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer vollumfänglich auszunutzen; dass die Bundesregierung in den internationalen Gremien weiterhin darauf einwirkt, dass die Notbremsassistenten von Lkw und Bussen vor einer Kollision hundertprozentig zum Stillstand führen und nicht dauerhaft abschaltbar sind; dass in alle neuen Lkw und Busse akustisch und visuell warnende Abbiegeassistenten eingebaut werden; dass auch die Bestandsflotte mit Abbiegeassistenten nachgerüstet wird;
- die Einführung von Alkohol-Interlock-Programmen (AIP) als Ergänzung zum bestehenden Maßnahmenpektrum für alkoholauffällige Kraftfahrer zur Verhinderung von Alkoholfahrten, wobei

¹ 21. Legislaturperiode (2015 bis 2020)

die Kombination aus Alkohol-Wegfahrsperre (Alkoloock) und einem begleitenden verkehrspsychologischen Programm essentiell sind;

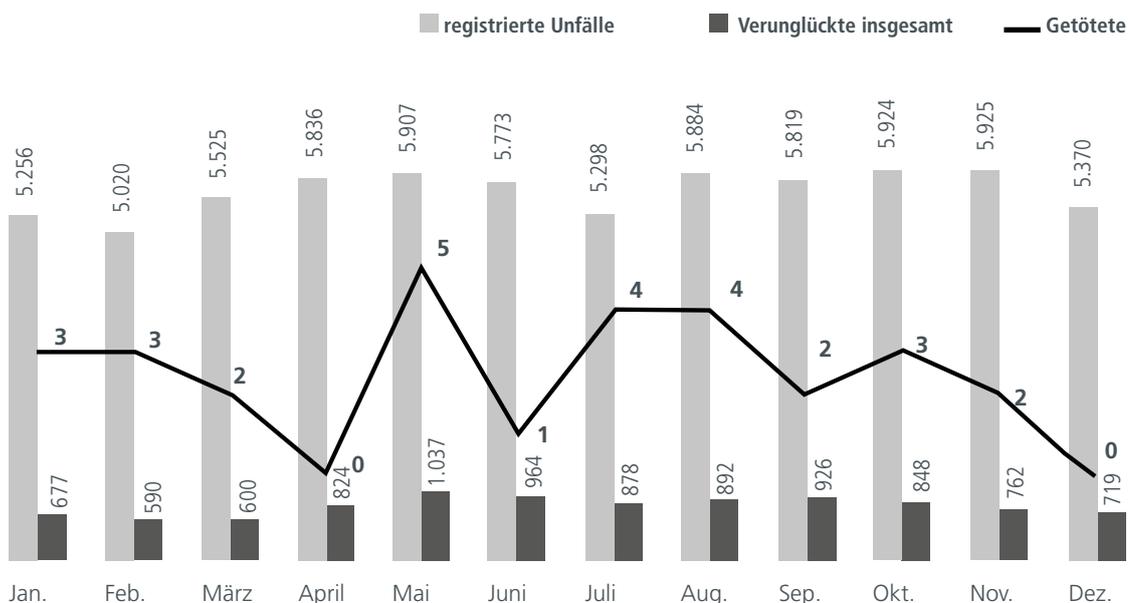
- die Bußgelder bei sicherheitsrelevanten Vergehen, also Tempo-, Abstands- oder Überholverstößen müssen spürbar erhöht werden, um die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten zu senken;
- der Bußgeldtatbestand ab 0,5 Promille für Kraftfahrer muss – mit Ausnahme von Fußgängern – für alle Verkehrsteilnehmer gelten; die Höhe der Bußgelder sollte die jeweilige finanzielle Situation des Betroffenen berücksichtigen und nicht in absoluten Beträgen, sondern in Tagessätzen ausgewiesen werden;
- bei Dunkelheit und schlechter Sicht muss reflektierende Kleidung für alle Verkehrsteilnehmer – mit Ausnahme von Fußgängern – für deren bessere Erkennbarkeit verpflichtend sein;
- eine Schutzhelmpflicht für alle, die auf Zweirädern unterwegs sind;
- die Verkehrsteilnehmer unermüdlich dazu

aufzurufen, für ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr die Regeln ernst zu nehmen und dem Straßenverkehr zu jeder Zeit die volle Aufmerksamkeit zu schenken.

Unsere Forderungen zur Förderung der Verkehrssicherheit in Hamburg

Auch im Jahr 2018 ist Hamburg mit 29 Menschen, die im Straßenverkehr ums Leben gekommen sind (2016: 29 und 2017: 28 Verkehrstote), weit davon entfernt gewesen, das Ziel von „Vision Zero“ zu erreichen und die Zahl der Verkehrstoten auf ein Minimum zu reduzieren. Immerhin hat sich die Zahl der Verkehrsunfälle auf Hamburgs Straßen im zweiten Jahr in Folge verringert. Mit 67.537 lag die Zahl um 351 niedriger als 2017. Dahingegen ist bei den Unfällen mit Personenschaden ein Anstieg um 1,3 Prozent zu verzeichnen². Fakt ist, dass die Zahl der Verkehrstoten in Hamburg seit zehn Jahren nicht signifikant gesunken ist. Es gibt demnach im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit noch etwas zu tun.

Straßenverkehrsunfälle im Jahresverlauf 2018



Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport: Verkehrsunfallstatistik Hamburg 2018, Februar 2019

² Vgl. Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Inneres und Sport: Verkehrsunfallstatistik Hamburg 2018, Februar 2019

Handlungsfelder zur Unterstützung der Verkehrssicherheit in Hamburg sieht der ACE hier:

- die Kampagne „Hamburg gibt Acht“, die im Februar 2019 startete und die sich für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr einsetzt, sollte weiterentwickelt und fortgesetzt werden;
- wo es Argumente für einen langsameren Stadtverkehr gibt, sollte die Einführung – und Kontrolle – eines Tempolimits von 30 km/h unter Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger vor Ort erfolgen;
- es braucht verständliche und nachvollziehbare Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Durchgangsstraßen, denn ständig wechselnde Beschilderungen zwischen 50 km/h und 30 km/h mit wechselnden Zeiten auf kurzen Streckenabschnitten erzielen nicht das gewünschte Ergebnis;
- Aufstockung des Personals für Verkehrsüberwachung, Kontrollen und Sanktionen;
- Falschparker stellen eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar, gegen sie sollte verstärkt vorgegangen werden;
- die bereits bestehende Hamburger Radverkehrsförderung und das damit verbundene Ziel, den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen im nächsten Jahrzehnt auf 25 Prozent zu steigern, muss mit aller Konsequenz, personeller Ausstattung und Investitionen weiterverfolgt werden;
- sichere und geschützte Radwege an Hauptverkehrsstraßen;
- Umleitungen für den Rad- und Fußverkehr an Baustellen müssen barrierearm und sicher sein.

Elektromobilität

Im Rahmen des Klimaschutzgesetzes, das im Dezember 2019 in Kraft getreten ist, werden die Klimaschutzziele und die Klimaneutralität 2050 gesetzlich verankert und als Zwischenschritt bis 2030 die Verminderung der Treibhausgasemissionen um 55 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 festgeschrieben. Das Klimaschutzgesetz schreibt zum ersten Mal verbindlich vor, wie viel CO₂ jeder Bereich in jedem Jahr ausstoßen darf und legt damit jährliche Minderungspflichten für die Sektoren Verkehr, Energie, Industrie, Gebäude, Landwirtschaft und Abfall bis zum Jahr 2030 fest. Ein Überprüfungs- und Nachsteuerungsmechanismus verpflichtet bei Zielverfehlung zur Auflage eines Sofortprogramms mit Maßnahmen, die den jeweiligen Sektor wieder auf Kurs bringen.

Zweck dieses Gesetzes ist es, die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Zielvorgaben sicher zu stellen.

Grundlage bildet die Verpflichtung nach dem Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen. Danach soll der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter zwei Grad Celsius und möglichst auf 1,5 Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau begrenzt werden, um die Auswirkungen des weltweiten Klimawandels so gering wie möglich zu halten. Auch soll damit das Bekenntnis Deutschlands auf dem UN-Klimagipfel am 23. September 2019 in New York gestützt werden, bis 2050 Treibhausgasneutralität als langfristiges Ziel zu verfolgen.

Die CO₂-Emissionen sind in den letzten Jahren jedoch nicht gesunken, sondern angestiegen, und liegen nun über denen des Vergleichsjahrs. Um das Klimaschutzziel zu erreichen, braucht es eine Mobilitäts- und eine Antriebswende. Dafür muss der Anteil elektrischer Fahrzeuge im Verkehr deutlich erhöht werden, denn sie sind der Schlüssel der Energiewende im Verkehr. Schon heute sind sie Verbrennern gegenüber teilweise im Vorteil. Es ist davon auszugehen, dass dieser Vorsprung wachsen wird, je schneller die Potenziale zur CO₂-Minderung ausgeschöpft werden. Diese gibt es im Bereich des Fahrstromes und bei der Batterieherstellung. Für einen weiteren Markthochlauf der Elektromobilität, der nach unserer Ansicht auch die Zukunftsfähigkeit des stärksten Wirtschaftszweigs in Deutschland, die Automobilindustrie, sichern würde, gibt es noch Einiges zu tun.

Damit die Menschen Lust auf den Umstieg bekommen, fordert der ACE, dass mittel- bzw. kurzfristig

- der Anteil der Elektrofahrzeuge in den öffentlichen Flotten erhöht wird;
- die Verbraucher besser aufgeklärt und hierbei die gesamten Kosten während der Lebensdauer eines Elektro-Fahrzeugs stärker in den Blickpunkt gerückt werden;
- die Umweltprämie – über das Jahr 2025 hinaus – verlängert und für batterieelektrische Fahrzeuge noch weiter erhöht (8.000 Euro) wird;
- die im Klimapaket der Bundesregierung enthaltene Reform der Kraftfahrzeugsteuer nun zügig umgesetzt und saubere Antriebe gefördert werden;
- die zügige Umsetzung des „Masterplans Ladeinfrastruktur“ erfolgt;
- der Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Bestimmung geeigneter Flächen in enger Kooperation von Bund, Ländern und Kommunen geschieht;
- die bereits seit 2016 diskutierte Reform des Wohneigentumsrechts mit dem Ziel, unter

Anzahl Elektro-Pkw in Hamburg

2015	2016	2017	2018	2019
673	858	956	1.387	2.233



Anzahl Plug-In-Hybrid-Pkw in Hamburg

	2016	2017	2018	2019
	252	530	1.116	1.686



Quelle: föderal erneuerbar, Bundesländer mit neuer Energie, Datenblatt Mobilität

anderem die Installation von Ladepunkten in Tiefgaragen in Mehrfamilienhäusern zu erleichtern, umgesetzt wird;

- die Abrechnungssysteme für Ladesäulen bundesweit vereinheitlicht, kundenfreundlicher und transparenter gestaltet werden;
- die Stellplätze an Ladesäulen für Elektroautos bundesweit einheitlich gekennzeichnet werden und rechtlich bindend sind, damit Falschparker sanktioniert werden können;
- die bundeseinheitliche Kennzeichnung „sauberer“ Fahrzeuge zur Schaffung von Rechtssicherheit in der aktuellen Phase des Umbruchs und zur Sicherung der individuellen Mobilität der Menschen.

Langfristig fordern wir eine verbindliche Verabredung zwischen Unternehmen und Politik zum langfristigen Ausstieg aus der Zulassungspraxis von Fahrzeugen mit fossiler Verbrennungstechnologie. Damit Elektromobilität tatsächlich zum Klimaschutz beiträgt, muss der Strom für die Produktion und den Antrieb langfristig ausschließlich aus erneuerbaren Quellen stammen und zu wettbewerbsfähigen Preisen zur Verfügung stehen. Der Erfolg der Energiewende und der Verkehrswende bedingen sich gegenseitig.

Unsere Forderungen zur Förderung der Elektromobilität in Hamburg

Im Bereich der Elektromobilität wurde in Hamburg seit 2011 Vieles erreicht. Hier gibt es bereits rund 1.000 Ladepunkte für Elektromobilität und es wird auf einen emissionsfreien öffentlichen Nahverkehr gesetzt. Ab 2020 werden bei den städtischen Busunternehmen nur noch emissionsfreie Busse angeschafft. Die Stadt hat mit den hier agierenden Mobilitätsanbietern den Einsatz von Elektro-Pkw vereinbart. Auch mit der Deutschen Post/DHL hat die Stadt eine Vereinbarung über die Umstellung der Zustellflotte auf Elektroantrieb getroffen.

Weitere Handlungsfelder zur Unterstützung der Elektromobilität in Hamburg sieht der ACE hier:

- die Senatsverwaltung muss Vorreiter werden, indem sie ihre Fahrzeugflotte vollständig auf Elektroantrieb umstellt und an ihren Standorten öffentlich zugängliche Ladepunkte aufbaut;
- die Bezirke müssen bei der Erneuerung ihrer Fahrzeugflotten unterstützt werden;
- mit Hilfe eines entsprechenden Förderprogramms sollte auch die Hamburger Taxiflotte elektrifiziert werden;
- die Ladeinfrastruktur muss weiter flächendeckend ausgebaut werden; hierbei ist es wichtig, dass sich die Bezirke als zentrale Akteure bei der Verortung und beim Betrieb von Ladeinfrastruktur rechtzeitig mit dem konzeptionellen Aufbau von Ladeinfrastruktur, geeigneten Standorten und dem benötigten Umfang von Ladeinfrastruktur auseinandersetzen;
- die Nutzung von E-Bikes/Pedelecs, E-Scootern/ Elektrokleinstfahrzeugen und elektrischen Lastenfahrrädern sollte in der Verkehrsplanung stärker berücksichtigt werden;
- Integration von E-Mobilität bei der Planung von Neubaugebieten.

Neue Mobilitätsformen

Die Art, wie sich Menschen in Städten bewegen, verändert sich durch Trends wie die Elektrifizierung der Mobilität, das autonome Fahren, die Verbreitung des Car-, Roller- und Bikesharings und durch den multimodalen und vernetzten Mobilitätsansatz. Mobilität entwickelt sich weg von autozentrierten Reisegewohnheiten hin zu einem plattformzentrierten Modell, bei dem Mobilität zu einem (weiteren) Versorgungsgut wird. Und angesichts der gesellschaftlichen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts ist die Neuorganisation des Verkehrs auch dringend nötig.

Diese Neuorganisation des Verkehrs und der individuellen Mobilität darf jedoch nicht nur ein Metropolen- und Stadtthema sein. Gerade in den Außenbezirken der Städte und in den ländlichen Regionen, wo nicht zwischen einer Vielzahl an Fortbewegungsmöglichkeiten gewählt werden kann, müssen intelligente, bedarfsgerecht gesteu-

erte Mobilitätsdienstleistungen zur Verfügung stehen, die den klassischen ÖPNV ergänzen und somit attraktive Komplettangebote schaffen. Der ländliche Raum muss mobil bleiben und darf nicht abgehängt werden. Der Pkw soll dabei nicht das alleinige Rückgrat der ländlichen Mobilität sein.

Die Forderungen des ACE im Themenbereich der neuen Mobilitätsformen sind:

- die Teilhabe an der Multimodalität muss auch Stadtbewohnern außerhalb der Innenstädte zugänglich gemacht werden;
- gerade auf dem Land sollte sich der ÖPNV mit alternativen Verkehrsangeboten vernetzen, um den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen in dünn besiedelten Räumen gerecht zu werden und so Alternativen zum eigenen Pkw anzubieten;
- es müssen mehr intelligente Mobilitätsdienstleistungen für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen entwickelt werden, um ihre gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten;
- möglichst alle Mobilitätsangebote sollen für alle Verkehrsteilnehmer bezahlbar sein;
- ein umfassender Mobilitätsverbund von Bussen und Bahnen, Car-, Roller- und Bikesharing, Mitfahrgelegenheiten, Taxen, u.a. Dienstleistungen muss aufgrund des hohen Nutzerpotenzials auch preislich für alle Verkehrsteilnehmer erschwinglich sein;
- hierfür muss das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) modernisiert und die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr und neuartige Bedienformen im Bereich geteilter Nutzungen (Ride Pooling) und digitaler „on demand“-Verkehre an die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und neue technische Entwicklungen angepasst werden; die Experimentierklausel muss abgeschafft und auf die Stärkung der Kommunen und die Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans geachtet werden;
- es müssen weitere und bequeme Buchung- und Zahlungsmöglichkeiten geschaffen werden.

Handlungsfelder zur Unterstützung der neuen Mobilitätsformen in Hamburg sieht der ACE hier:

- die neuen Mobilitätsformen wie Stadtrad, Carsharing und Sammeltaxi-Systeme sollten überall in Hamburg zum Einsatz kommen und auch in den Außenbezirken verfügbar sein, um die Stadtteile noch besser zu verbinden;
- hierfür müssen die Angebote neu vernetzt werden, damit sie sich ergänzen;
- Bau weiterer „switchh“-Punkte für Carsharing-Fahrzeuge im Stadtgebiet;

- Weiterentwicklung der Fahrradstadt Hamburg und Bau eines qualitativ hochwertigen Rad-schnellwegenetzes zur Verbindung der Hamburger Velorouten mit den Umlandgemeinden;
- Integration von Mobilitätskonzepten bei neuen Baugebieten: Flächen für Carsharing und Stadtrad bereithalten;
- in den Betrieben in Hamburg sollte betriebliches Mobilitätsmanagement angeregt und unterstützt werden, um die Arbeits- und Dienstwege der Beschäftigten effizienter und nachhaltiger zu gestalten.

Verbraucherschutz

Mobilität muss sicher, sauber und für alle bezahlbar sein. Dafür setzt sich der ACE ein. Weil die Sicherung der individuellen Mobilität und des Gesundheitsschutzes zusammengehören, muss die Schadstoffbelastung der Luft dauerhaft und wirkungsvoll gesenkt werden. Dann bedarf es auch keiner Fahrverbote.

Der ACE fordert die Bundesregierung auf, sich eindeutig auf die Seite der Menschen zu stellen. Sowohl für Autofahrende als auch für die Bewohnerinnen und Bewohner in wachsenden Ballungsräumen generell gilt, dass ihre Atemluft sauberer werden muss. Gerade auch diejenigen, die in den „günstigeren“ Wohnquartieren entlang der stark frequentierten Verkehrsachsen leben, profitieren von CO²-Grenzwerten.

Auf nationaler Ebene müssen diese von weiteren Maßnahmen flankiert werden, die die Emissionen senken und ggf. die Schaffung effektiver, schnell wirksamer politischer und rechtlicher Rahmenbedingungen erfordern:

- konsequente Umsetzung des Klimaschutzgesetzes und der Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030;
- einen für die Verbraucher gerechten Plan zur Hardware-Nachrüstung von Dieselfahrzeugen auf Herstellerkosten und eine Frist für saubere Autos;
- eine Verbesserung der Testverfahren;
- Unterstützung einer schnellen Marktdurchdringung alternativer Antriebe, insbesondere von Fahrzeugen mit elektrischem und brennstoffzellenbasiertem Antrieb und dem damit einhergehenden Ausbau regenerativer Energien, um den zu erwartenden Mehrbedarf im Verkehrssektor abzudecken;
- eine zukunftsfähige Ausgestaltung des ÖPNV – mit mehr Kapazitäten, kürzeren Taktfrequenzen, attraktiven Tarifsystemen und insgesamt einem einfacheren Zugang;
- barrierefreier Zugang und Nutzung sämtlicher Angebote des ÖPNV;

- den Ausbau des Radverkehrsnetzes mit Ausbau der Radschnellwege und Schaffung sicherer Abstellanlagen;
- den Ausbau von Park-and-ride-Parkplätzen für Pendler mit direktem Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr, inklusive Schaffung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge und Fahrrädern;
- diese Parkplätze gilt es auch an den Knotenpunkten von Autobahnen auszubauen, um z.B. Mitfahrgelegenheiten zu erleichtern;
- Verkehrsvermeidung durch Verlagerung;
- die Digitalisierung für eine intelligente Verkehrsführung und Vernetzung nutzen, denn insbesondere im städtischen Verkehr steckt hier viel Potenzial zur CO²-Vermeidung.

Weitere Forderungen des ACE im Bereich des Verbraucherschutzes:

- die Sicherstellung des Datenschutzes, denn ein intelligentes Verkehrsnetz beruht auf den persönlichen Daten der Verkehrsteilnehmer: Anbieter sollten verpflichtet werden, immer transparent und verständlich zentrale Datenschutzinformationen und -optionen zu kommunizieren; beim Sammeln von Kundendaten müssen für Mobilitätsanbieter die Prinzipien der Datensparsamkeit, Datenvermeidung, Zweckbindung, der fristgerechten Löschung und der Zugangs- und Zugriffskontrolle gelten; die Daten müssen geschützt werden, ihre Nutzung muss anonymisiert und im Sinne der Datenschutzinteressen der Bürger erfolgen; der Datenschutz sollte kontrolliert und eine Verletzung spürbar sanktioniert werden können;
- um Minderjährige und Schwangere vor den Gefahren des Passivrauchens zu schützen, muss das Rauchen in ihrer Anwesenheit in geschlossenen Fahrzeugen untersagt und eine Nichteinhaltung sanktioniert werden;
- wenn Bußgelder festgesetzt werden, sollte deren Höhe die jeweilige finanzielle Situation des Betroffenen berücksichtigen und nicht in absoluten Beträgen, sondern in Tagessätzen ausgewiesen werden; eine soziale Staffelung der Bußgelder entsprechend des zu versteuernden Einkommens des Verkehrsteilnehmers ist einzuführen, wobei der Bußgeldkatalog nicht unterschritten werden darf.

Durch einige Maßnahmen, wie dem Ausbau des ÖPNV, der Förderung des Radverkehrs und erste Diesel-Durchfahrtsbeschränkungen, hat Hamburg seine rechtlichen Verpflichtungen zur Luftreinhaltung bis 2020 erfüllt. Weitere Bemühungen zur Senkung der Luftbelastung sind erforderlich.

Weitere Handlungsfelder zur Unterstützung des Verbraucherschutzes in Hamburg sieht der ACE hier:

- Schaffung von noch mehr Angeboten, um Hamburgs Bürgerinnen und Bürgern das Umsteigen gezielt zu erleichtern: auch in den Teilen der Stadt, in die das S- und U-Bahn-Netz nicht reicht, muss das Angebot spürbar dichter, das MetroBus- und StadtBus-Netz ausgebaut und neue Quartiersbusse und Expressbusverbindungen geschaffen werden;
- Entwicklung einer einheitlichen Park-and-Ride-Entwicklungs- und Ticketstrategie in der Metropolregion Hamburg, damit möglichst viele Menschen ihre Pkw außerhalb Hamburgs stehen lassen und auf Busse und Bahnen umsteigen;
- Einrichtung weiterer Busspuren und Ampelvorrangschaltungen, um dem Busverkehr Vorfahrt einzuräumen;
- dabei enge Zusammenarbeit aller beteiligten Behörden, Unternehmen und Stakeholder;
- Abschaffung des Schnellbuszuschlags und Einführung eines kostenlosen Schülertickets;
- Vereinfachung des Tarifsystems und Prüfung eines gemeinsamen „Nordtarif“ mit den umliegenden Bundesländern;
- barrierefreier Ausbau der S- und U-Bahn-Stationen und Bushaltestellen;
- Zusammenarbeit mit den benachbarten Bundesländern bei der Entwicklung eines integrierten Verkehrskonzeptes für den Ballungsraum Hamburg, um insbesondere die äußeren Stadtteile von den Pendelverkehren zu entlasten;
- Verbesserung der Baustellenkoordinierung mit den Umlandgemeinden.

Zum Schluss

Der amtierende Hamburger Senat hat die Verkehrswende mit einem ambitionierten Programm zur Stärkung von Bussen, Bahnen und Fahrradstrecken auf den Weg gebracht. Den künftigen Senat fordern wir auf, diesen Faden aufzunehmen und im Sinne der Hamburgerinnen und Hamburger klug und zukunftsorientiert weiter zu spinnen.

Impressum Herausgeber: ACE Auto Club Europa e.V.,
 Stab Verkehrspolitik, Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin
 Redaktion: Julia Collingro, Fon: +49 30 278725-19, julia.collingro@ace.de
 Alle Fotos: ACE Auto Club Europa e.V. bzw. Quellenangabe am Foto.
 Gestaltung & Prepress: ACE Auto Club Europa e.V.
 Marketing und Vertrieb | Stand: Januar 2020



UND WEITER GEHT'S

ACE Auto Club Europa e.V.
Schmidener Str. 227
70374 Stuttgart
Club- und Mitglieder-Service
Tel.: 0711 5303-0, Fax 0711 5303-259
E-Mail: club@ace.de
www.ace.de