

Verkehrspolitische Forderungen des ACE Auto Club Europa

Mobilität im Norden



Für die Länder Schleswig-Holstein,
Hamburg, Bremen und Niedersachsen



Mobilität im Norden – Verkehrspolitische Forderungen des ACE Auto Club Europa für die Länder Schleswig-Holstein, Hamburg, Bremen und Niedersachsen

Die Verkehrspolitiker in Norddeutschland stehen – auch vor dem Hintergrund einer wachsenden Stadtbevölkerung – vor der Aufgabe, die Anforderungen an bezahlbare Mobilität, Umwelt- und Klimaschutz und wirtschaftliches Wachstum in ein ausgewogenes Verhältnis zu bringen. Hier ist heute fast jeder Bürger mit den Versäumnissen der Verkehrspolitik der letzten Jahre konfrontiert, deren Akteure dem wachsenden Personen- und Güterverkehr nichts entgegengesetzt haben. Dieser verursacht allerdings zunehmend Lärm und Staus auf den Straßen Norddeutschlands.

Seit vielen Jahren fordert der ACE, den Transport von Gütern von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Während der Güterverkehr auf den Straßen hierzulande weiter zunimmt, haben einige unserer Nachbarländer umgesteuert und nutzen die Schiene deutlich mehr: Während in Deutschland gerade einmal 17 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert werden, sind es in Österreich 30 Prozent und in der Schweiz 41 Prozent. Hier ist in Deutschland ein Umsteuern notwendig.

Gleichzeitig wird die Verkehrsinfrastruktur durch wachsende Beanspruchung und fehlende Instandsetzung qualitativ immer schlechter. Die Klimaschutzziele werden verfehlt und ein gutes Angebot von umweltverträglichen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum Auto darstellen könnten, ist allenfalls in wenigen Ballungsregionen erkennbar.

Es ist absehbar, dass sich diese Situation noch verschärfen wird, wenn jetzt auf politischer Ebene nicht gehandelt wird. Denn alle Prognosen gehen für die nächsten 10-15 Jahre noch einmal von einer deutlichen Steigerung des Güterverkehrs von bis zu 70 % in Norddeutschland aus. Und auch der Personenverkehr wird vor allem in den Metropolregionen und ihrem Umland um bis zu 20 % stei-

gen. Norddeutschland ist über seine Häfen ein zentraler Umschlagsort für Güter und daher auch besonders von Transitverkehren belastet. Um nicht auf einen Kollaps des Verkehrs zuzusteuern und Mobilität sozial- und umweltverträglich zu gestalten, hat der ACE Nord im Folgenden Prüfsteine und Forderungen an die Politik in Norddeutschland formuliert. Sie schreiben die verkehrspolitischen Leitlinien des ACE Nord aus dem Jahr 2008 fort. Wir sind überzeugt, dass eine nachhaltige und sozial verträgliche Verkehrspolitik in Norddeutschland es schaffen kann, das wachsende Verkehrsaufkommen vor allem im Wirtschafts- und Güterverkehr verstärkt auf umweltverträglichere Verkehrsträger zu verlagern und gleichzeitig die Mobilitätsangebote an die Bürgerinnen und Bürger durch die intelligente Kombination der unterschiedlichen Verkehrsträger noch einmal zu verbessern.

Die politischen Akteure in allen norddeutschen Bundesländern müssen hierfür gemeinsam handeln und die richtigen Maßnahmen ergreifen. Verkehrspolitik ist aus Sicht des ACE Nord praktizierte Wirtschafts-, Sozial- und Umweltpolitik. Sie muss ausreichend finanziert werden und klaren Ideen folgen.



Peter Deutschland

Peter Deutschland
ACE Auto Club Europa
Regionalvorsitzender Nord

1. Nachhaltige Mobilität für Norddeutschland

Der ACE Nord vertritt die Interessen von Mitgliedern in einer Region, die zwar geprägt ist von Metropolregionen wie Hamburg, Bremen und dem Wirtschaftsraum um Hannover/ Braunschweig/ Wolfsburg. Viele von ihnen leben aber auch in eher ländlichen Regionen. Nachhaltige Mobilität bedeutet hier, gute Lösungen für die unterschiedlichen Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger in diesen Städten und Regionen zu finden. Hierfür werden alle Verkehrsträger einen Beitrag leisten müssen.

In Zukunft muss es eine Vielzahl von Optionen geben, Ziele innerhalb einer Stadt, aber auch in ländlichen Regionen zu erreichen. Die Menschen werden nicht grundlegend andere Verkehrsmittel nutzen und das Auto wird – mit optimierten Antriebstechnologien – weiter ein zentraler Verkehrsträger sein. Es werden sich jedoch Nutzungsverhalten und Antriebsformen ändern müssen, damit die Klimaschutzziele erreicht werden. Denn ein Fünftel der CO₂-Emissionen in Deutschland wird vom Verkehr verursacht¹. Der technische Fortschritt im Bereich der alternativen Antriebe kann einen erheblichen Beitrag zur Energiewende und zum Klimaschutz leisten.

Der Wandel muss aber viel stärker als in der Vergangenheit durch die Kombination verschiedener Mobilitätsangebote erfolgen. Im Personenverkehr liegt die Zukunft in der Multi- und Intermodalität. Die Menschen werden anlassbezogen unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen und miteinander kombinieren.

Der ACE Nord setzt daher im Straßenbau grundsätzlich auf das Prinzip „Erhalt vor Neubau“. Damit aber gerade in den Metropolen und Wachstumsregionen das steigende Verkehrsaufkommen effizient und umweltverträglich zu bewältigen ist, müssen weitere Maßnahmen ergriffen werden.

Im Zentrum steht dabei die Idee, den Menschen und den Unternehmen eine Mobilität zu ermöglichen, die ihren Bedürfnissen entspricht, dabei ökologisch und ökonomisch effizient und gerecht ist und sozial verpflichtet. Denn nur in dieser Ver-



knüpfung werden Mobilität und Verkehr zukunftsfähig sein.

Unter der Überschrift „Mobilität 4.0“ hat der ACE einen öffentlichen Diskurs darüber angestoßen, welche gesellschaftlichen Herausforderungen an die Mobilität des 21. Jahrhunderts gestellt werden. Es wurden Forderungen formuliert und im Rahmen des Projekts „Gute Wege zur guten Arbeit“ (<http://www.gute-wege.de>) direkt in den Betrieben in Norddeutschland lösungsorientiert an deren Umsetzung gearbeitet.

1.1 Beseitigung von vorhandenen Verkehrsengpässen

Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik muss die Erneuerung und Ertüchtigung vorhandener Verkehrswege auf ihrer Agenda haben. Der ACE Nord begrüßt den im August 2016 im Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030, der die wichtigsten Projekte für Straßen, Schienen und Wasserwege für die Zukunft definiert. 270 Milliarden Euro will der Bund bereitstellen und besonders auch stauträchtige Engpässe entschärfen. Erfreulicherweise sind auch einige überfällige Bauprojekte im Norden mitberücksichtigt, für die der ACE schon lange einen verträglichen Ausbau gefordert hat.

Ergänzt werden müssen diese Maßnahmen durch Verbesserungen im Angebot anderer Verkehrsträger für den täglichen Pendelverkehr aus und nach Hamburg, Bremen, Kiel, Lübeck, Hannover, Braunschweig und anderen Städten. Die Region Norddeutschland braucht vernetzte Verkehrsträger, die finanzierbar, effektiv und klimafreundlich sind.

¹ Vgl. <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/4364.pdf>



in acht Bundesländern: Bayern, Brandenburg, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Sachsen, Schleswig-Holstein und Thüringen³. Viel deutet darauf hin, dass Gigaliner in Zukunft auch auf deutschen Autobahnen im regulären Betrieb fahren werden. Durch die gewonnene Größe bei gleichem Transportgewicht könnten zwei Fahrten mit einem Gigaliner drei Fahrten mit einem konventionellen Lkw ersetzen. Das spart bis zu 25 Prozent Kraftstoff. Der ACE Nord ist nicht grundsätzlich gegen solche neuen Lkws, wirft aber die Frage auf, warum diese nicht auch elektrisch fahren können. Seit Juni 2016 wird in Schweden der erste E-Highway auf einer öffentlichen Straße erprobt. Auf einem zwei Kilometer langen Autobahnabschnitt der E16 nördlich von Stockholm wird für die nächsten zwei Jahre das Siemens-Oberleitungssystem für Lkw getestet. Einen solchen Versuch hält der ACE Nord auch in Norddeutschland für sinnvoll.

1.2 Verbesserte Nutzung des vorhandenen Straßennetzes durch Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT)

Verkehrspolitik muss mit dem Anspruch gestaltet werden, dem wachsenden Verkehrsaufkommen nicht einfach hinterher zu bauen, sondern zunächst durch eine effizientere Organisation von Verkehr Vorhandenes besser zu nutzen. Der ACE Nord fordert besonders für die Ballungsräume weitere Modellversuche, um die erweiterten Möglichkeiten von Smartphones und anderen Technologien zur Verkehrssteuerung zu nutzen. Auch eine zeitweilige Freigabe von Seitenstreifen wie auf der Autobahn von Hamburg nach Kiel kann in Verbindung mit videogestützten Verkehrsleitsystemen ein sinnvoller Beitrag sein.

1.3 Neu- und Ausbau von Lkw-Stellplätzen

Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik muss frühzeitig Weichen stellen, wenn sie dem Leitbild einer integrierten und nachhaltigen Politik folgen möchte.

In Deutschland ist die steigende Zahl der Lkws ein täglich sichtbares Problem. Über 2,7 Millionen Lkw waren 2015 in Deutschland gemeldet². Über die Autobahnen werden etwa 71 Prozent des gesamten deutschen Güterverkehrs abgewickelt.

Seit 2012 werden sogenannte Gigaliner unter Aufsicht des Bundesverkehrsministeriums getestet. Das Streckennetz umfasst bislang etwa 11.600 Kilometer auf vorgeschriebenen Strecken

Aktuell müssen sich die politischen Akteure aber auch um jene Probleme kümmern, die schon jetzt durch den steigenden Gütertransport entstehen. An den Autobahnen fehlen weiterhin Stellplätze für Busse und Lkw. Trotz des verstärkten Aus- und Neubaus gibt es entlang der norddeutschen Hauptverkehrsachsen zu wenige Stellplätze für Lastwagen. Vor Hamburg und Lübeck sind viele Anlagen häufig vollständig besetzt, in Niedersachsen fehlen mehrere tausend Stellplätze. Der ACE Nord fordert hier einen zügigen Ausbau, um Lenkpausen zu gewährleisten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

1.4 Park&Ride-Angebote erweitern – mehr Mobilität mit weniger Verkehr

Park&Ride (P&R) kann ein wirksamer Beitrag zu einem Nachhaltigkeitskonzept für den Verkehr sein. Wenn „P&R“ allerdings auf breiter Ebene angenommen werden soll, dann funktioniert dies nur mit einem auf Nachhaltigkeit angelegten regionalen Mobilitätskonzept. Daher müssten solche Angebote im Vergleich zu einer ausschließlichen Autonutzung hinreichend wettbewerbsfähig sein.

Das Sparpotenzial bei den Fahrtkosten für Berufspendler ist groß. In einer Park&Ride-Studie des ACE aus dem Jahr 2013 wurde ermittelt, dass Pendler pro Fahrt im Schnitt 3,13 Euro einsparen, in manchen Fällen sogar deutlich mehr als zehn Euro. Wer zusätzlich die Dauerkartenangebote öffentlicher Verkehrsunternehmen in Anspruch nimmt oder Job-Tickets nutzt und diese mit P&R kombiniert, kann die Spareffekte noch weiter erhöhen.

2 Vgl. http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/MarkenHersteller/b_herst_lkw_zeitreihe.html

3 Vgl. <http://www.bast.de/DE/Presse/2016/presse-06-2016.html?nn=605096>

Da die P&R-Anlagen an vielen Standorten in Norddeutschland überlastet sind, fordert der ACE Nord deren Ausbau. Hier müssen eine gute Erreichbarkeit und schnelle Beförderungsmöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt gewährleistet sein. Darüber hinaus sollte ausreichend Platz für Fahrradparkplätze vorhanden sein.

1.5 Radfahrer erobern die Städte zurück

Neben den Park&Ride-Anlagen sind auch Bike&Ride-Anlagen auszubauen und Carsharing-Plätze in den Städten vorzuhalten. Das Fahrrad ist das umweltfreundlichste und günstigste Verkehrsmittel. In der Stadt ist es zudem auf Kurzstrecken ein sehr effizientes Transportmittel. Wer es mit dem Klimaschutz und einer nachhaltigen Verkehrspolitik ernst meint, der kommt an einer fahrradfreundlichen Städteplanung nicht vorbei.

In den letzten Jahren hat in vielen Städten die Bedeutung des Fahrrads als Verkehrsmittel für die alltäglichen Wege enorm zugenommen. In Kiel und Hannover etwa haben Radler inzwischen einen Anteil von rund 20 Prozent am Verkehr, in Bremen sind es sogar 25 Prozent. Der ACE Nord fordert eine offensive Planung für bessere Fahrradwege.

Hannover gibt hier ein Beispiel: Der Radverkehrsanteil soll auf 25 Prozent gesteigert werden. Dafür soll in den nächsten fünf Jahren das bestehende Radwegenetz mit über 500 kleineren Baumaßnahmen verbessert werden. Damit Lastenräder und Radler mit Kinderanhängern überholt werden können, sollen die Wege breiter werden. Außerdem sind ein „City Radring“ und neue „Rad-schnellwege“ in Planung.

Wachsender Anteil von Elektrorädern auch als Leihfahrräder

Der Anteil der Elektroräder am gesamten Fahrradmarkt liegt inzwischen bei 12,5 Prozent. Wie eine Untersuchung des ACE zeigt, wachsen neben dem Verleih der Fahrräder auch die Zahl der Angebote zur Anmietung von Pedelecs.

Der ACE Nord geht davon aus, dass die Akzeptanz von Leihrad-Systemen weiterwachsen wird. Die Städte müssen allerdings noch einiges für eine fahrradtaugliche Verkehrsinfrastruktur tun. Der Anteil des Fahrradverkehrs in den Städten lässt sich noch erheblich steigern. Speziell im Berufsverkehr und in der Touristik sieht der ACE ein riesiges Potenzial. Wir fordern deshalb Betriebe und Verwaltungen dazu auf, Arbeitnehmern auf Wunsch auch Betriebsfahrräder zur Verfügung zu stellen.

Der ACE hat in 2016 ein attraktives Beratungsangebot für Unternehmen gestartet (<http://www.gute-wege.de>).

Der Einsatz von Cargo-Bikes in den Städten

Verkehrspolitik kann und sollte aus Sicht des ACE Nord aber noch einen Schritt weitergehen. „Ich ersetze ein Auto“ ist ein Pilotprojekt des Instituts für Verkehrsforschung im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), in dem untersucht wird, wie sich Elektro-Lastenräder in den städtischen Kurierdienstalltag integrieren lassen.

In den nächsten zwei Jahren werden 40 Elektro-Lastenräder durch die Straßen von Berlin, Hamburg, München, Düsseldorf, Leipzig, Bremen, Nürnberg und Mainz rollen und hierbei herkömmliche, mit Verbrennungsmotor betriebene Transportfahrzeuge im städtischen Wirtschaftsverkehr ersetzen. „Ich ersetze ein Auto“ knüpft dort an, wo Auslieferungen mit dem normalen Fahrrad aufgrund der Größe oder des Gewichts der Sendung nicht mehr möglich sind und dennoch der Einsatz von Autos vermieden werden soll. Damit wird CO₂-Emissionen und dem umweltbelastenden Verkehrsaufkommen in Großstädten entgegengewirkt. Der Vorteil von elektrisch betriebenen gegenüber nichtmotorisierten Lastenrädern liegt klar auf der Hand: eine schnellere Liefergeschwindigkeit und gleichzeitig eine höhere ermüdungsfreie Tagesfahrleistung des Kuriers.

Der ACE Nord unterstützt ausdrücklich solche innovativen Modellprojekte.

1.6 Kombinierte Verkehrssysteme und Intermodalität in einem verkehrsträgerübergreifenden Netzansatz fördern

Mobilität in großen Metropolen wie Hamburg kann nur durch kombinierte Verkehrssysteme gewährleistet werden. Beispielsweise pendeln täglich ca. 300.000 Menschen aus Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Mecklenburg-Vorpommern nach Hamburg. Sie nutzen teilweise das Auto, aber auch in zunehmendem Maß den ÖPNV. Dieser muss aus Sicht des ACE Nord weiter gestärkt werden, um in einem intermodalen Mobilitätskonzept eine tragende Rolle einnehmen zu können. Eine gute Finanzausstattung ist hierfür genauso wichtig wie neue und innovative Angebote.

In ländlichen Räumen sind neue Modelle zu erproben, beispielsweise ein bedarfsorientierter Rufbus mit einer Zubringerfunktion zu Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen, sowie ein entsprechendes Mobilitätsmanagement.

1.7 Elektromobilität und andere neue Antriebstechniken

Nachhaltige Verkehrspolitik bedeutet auch, mittel- und langfristig Alternativen zum Verbrennungsmotor zu finden. Der ACE Nord hält es daher für unverzichtbar, schnell alternative Antriebstechnologien weiterzuentwickeln. Hier können Elektromobilität, aber auch Wasserstofftechnologien und andere Lösungen eine wichtige Rolle spielen.

Im April 2016 hat die Bundesregierung für den Erwerb eines Elektroautos eine Kaufprämie von bis zu 4.000 Euro und eine „Ladesäulen-Offensive“ für ganz Deutschland beschlossen. Seit Jahren fordert der ACE die finanzielle Unterstützung der neuen Technologie und sieht nun wesentliche Eckpunkte seiner Forderungen umgesetzt. Allerdings gestaltet sich der Besitz eines Elektrofahrzeuges bislang eher schwierig, die entsprechende Infrastruktur ist nicht sehr nutzerfreundlich. So sind Fahrer von Elektroautos mit einer Vielzahl von

Stromtankstellen-Betreibern, -Systemen und unterschiedlichsten Bezahl-Modellen konfrontiert. Der ACE und das Unternehmen „The New Motion“ bieten hier einen Service mit mehr Transparenz.

Die Städte und Gemeinden in Norddeutschland müssen heute Vorreiter in der Anwendung und Umsetzung solcher neuen Konzepte werden. Hier sind sowohl der Automobilhersteller VW in Wolfsburg, die großen ÖPNV-Unternehmen als auch regionale Energieunternehmen wie EWE und die Länder selber gefordert, ihre gemeinsamen Anstrengungen zu verstärken. Der ACE unterstützt auch hier die Ansätze der Elektromobilität in Norddeutschland.

Der Austausch von Verbrennungsmotoren gegen Batterien und andere alternative Antriebe kann aber keine langfristige Strategie für den Verkehr von morgen sein, denn in vielen Ballungsräumen werden die innerstädtischen Kapazitätsgrenzen überschritten. Elektrische Antriebe sind daher im Verbund mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu sehen.

Mit einer höheren Auslastung der Carsharingfahrzeuge können nicht nur der Platzbedarf der Pkws in Städten reduziert, sondern auch die Kosten für Mobilität reduziert werden.

2. Mobilität muss finanzierbar bleiben

Mobilität darf kein Privileg für wenige gut Verdienende und Reiche sein. Sie ist ein Grundbedürfnis aller Menschen, muss für alle gewährleistet werden und für alle erschwinglich bleiben. Daher sind alle wirtschaftlichen und sozialen Maßnahmen immer auch dahingehend zu prüfen, ob sie Folgen für die Mobilitätskosten haben. Steigende Kraftstoffpreise, Preiserhöhungen bei Bussen und Bahnen und Gebühren im Verkehrsbereich sind heute schon für viele Haushalte eine große Belastung.

Angesichts des demografischen Wandels und einer älter werdenden Bevölkerung muss die Verkehrspolitik darüber hinaus in Zukunft auch den Bedürfnissen älterer Mitbürger stärker Rechnung tragen. Der ACE Nord fordert die norddeutschen Bundesländer, Städte und Gemeinden auf, sich im Verkehrssektor gründlicher als bisher auf die Erfordernisse einer älter werdenden Gesellschaft einzustellen. Bislang sind weder Verkehrswege noch Mobilitätsangebote ausreichend bedarfs- und altersgerecht entwickelt. Städte wie Kiel, Hamburg, Bremen und Hannover sollten hier Vorreiter in der Entwicklung von neuen Angeboten sein.



3. Bürgerbeteiligung und Transparenz sind notwendige Voraussetzungen

Der Ausbau von Verkehrsträgern zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen wird sowohl bei Schiene als auch bei Wasserwegen und Straßen nur umsetzbar sein, wenn es gelingt, die Bürgerinnen und Bürger von Beginn an umfassend in die Festlegung von Zielen und einzelnen Maßnahmen einzubinden. Der ACE Nord begrüßt, dass im Zuge der Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 erstmals ein Online-Portal für die Abgabe von Stellungnahmen eingerichtet worden ist. Teilnehmen Bürger mit Wohn- bzw. Geschäftssitz in Deutschland. Auch Unternehmen, Verbände, Bürgerinitiativen oder wissenschaftliche Institutionen können sich beteiligen.

Der ACE Nord fordert auch regional und lokal weitere Ansätze für mehr Bürgerbeteiligung, die den Beteiligten vor Ort Spielräume geben für Trassenplanung und Gestaltungsvarianten (Ausbau statt Neubau, Dimensionierung etc.). Der ACE Nord fordert die Bundesländer auf, die Verkehrsplanung noch mehr als bisher in den Mittelpunkt von Bürgerdialogen zu stellen.

4. Masterplan Logistik und Verkehr für Norddeutschland

Wesentliche Teile der Verkehrsplanung und Finanzierung liegen in der Verantwortung des Bundes. Die SPD-Bundestagsfraktion hat in ihrer Projektgruppe „Infrastrukturkonsens“ den Diskussionsvorschlag gemacht, die Bundesverkehrswegeplanung auf die Planung überregionaler Projekte zu konzentrieren und den Handlungsspielraum der

Länder im Rahmen einer neuen integrierten Netzplanung für die Bundesverkehrswege zu stärken. Der ACE Nord hält dies für einen Vorschlag, der genauer geprüft werden sollte, da er mehr Planungsspielräume vor Ort eröffnet. Er fordert die norddeutschen Bundesländer auf, diese Diskussion offensiv mitzuführen.

Gleichzeitig ist es notwendig, dass die norddeutschen Bundesländer die Arbeit an einem abgestimmten Logistik- und Verkehrskonzept konsequent weiterverfolgen. Der ACE Nord fordert die norddeutschen Bundesländer auf, umweltfreundliche Verkehrsträger zu bevorzugen und einen Ausgleich zwischen den wirtschaftlichen Notwendigkeiten und ökologischen und sozialen Forderungen zu finden.

5. Ausblick: Mobilität und ökologische Verantwortung in Norddeutschland

Der ACE Nord ist davon überzeugt, dass es gelingen kann, einen zukunftsfähigen Konsens in der Verkehrspolitik zu finden und hierbei die berechtigten Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger an ihre Mobilität und Lebensqualität mit den Ansprüchen der Wirtschaft an einen funktionsfähigen und effizienten Verkehr in Einklang zu bringen.

Die erweiterten technischen Möglichkeiten unserer Zeit müssen von den politischen Akteuren zusammen mit neuen Ansätzen der Bürgerbeteiligung und der öffentlichen Diskussion genutzt werden, um Norddeutschland zu einer Beispielregion für eine effiziente und sozial und ökologisch optimierte Mobilität zu machen.

Impressum

Herausgeber: ACE-Vorstand, Stefan Heimlich, Karlheinz Stockfisch, Schmidener Str. 227, 70374 Stuttgart
Redaktion: Julia Collingro, Matthias Knobloch, Abteilung Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro
Bildnachweis: © Jeannot Olivet – istockphoto.com (1) bzw. Quellenangabe am Bild. Stand: Dezember 2016

Peter Deutschland, Vorsitzender (Hansestadt Hamburg)

Telefon: 040 864592

E-Mail: peter.deutschland@gmx.de

Uwe Kiehne, Stellvertreter (Niedersachsen)

Telefon: 05331 74269

E-Mail: uwe.kiehne@gmx.net

Johann Watzema (Niedersachsen)

Telefon: 0491 5529

E-Mail: h.u.j.watzema@t-online.de

Günter Kreye (Niedersachsen)

Telefon: 05175 5306

E-Mail: gkreye@gmx.de

Karsten Wessels (Schleswig-Holstein)

Telefon: 04804 707

E-Mail: wessels.nordhastedt@t-online.de

Rüdiger Kleinert, AR-Mitglied (Schleswig-Holstein)

Telefon: 04525 3688

E-Mail: dunkelsdorf@gmx.de

ACE-Regionalbeauftragte Club

Matthias Cordts

Telefon: 0160 7089234

E-Mail: matthias.cordts@ace.de

Rüdiger Rohlf

Telefon: 0160 7009264

E-Mail: ruediger.rohlf@ace.de